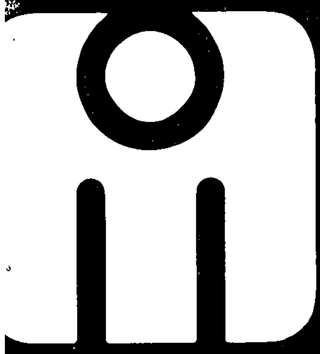


türkiye mühendislik haberleri

ak-Şubat 286-287 ● TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası

yeni döneme girerken!

24. Dönem Oda Başkanı Medet Özbek'in 25. Genel Kurulu Açış Konuşması

Sayın Divan, Sayın Konuklar, Sayın Basın Mensupları ve Değerli Arkadaşlarım,

Yönetim Kurulumuz adına Odamızın 25. Olağan Genel Kuruluna hoş geldiniz der, saygılarımı sunarım.

Bu gün 24. çalışma dönemimizin son bulduğu ve yeni bir dönemin çalışmalarının başlayacağı ve bu çalışmaların ileriye götürüleceği bir gündür.

Gelecek çalışmalarımıza ışık tutması için, geçirdiğimiz bir dönemin, değerlendirmesini yapmayı yararlı görmekteyim.

Geçirdiğimiz bir yıllık dönemde de ülkemiz üzerindeki emperyalist sömürü, tahakküm ve talan geçmişte olduğu gibi bütün şiddeti ile devam etmiş ve ülkemiz en bunalımlı yıllar yaşamıştır. Bunalım öyle boyutlara ulaşmıştır ki, hayatın her alanında etkisini göstermiş, zaten başından beri çarpık bir gelişim gösteren ekonomik yapı adeta işlemez bir halde iflasın eşiğine kadar varmış, dışa bağımlı olarak gelişen ekonomi giderek daha da bağımlı hale gelmiştir.

1978 sonu itibariyle ülkemizin parasal kaynaklarına göz atacak olursak durumu daha açık bir biçimde göreceğiz; 1978 yılı sonu ithalat giderleri 4.599 milyar dolar iken ihracat gelirleri ise 2.288 milyar dolar olmuştur. Yani dış ticaret açığı 2.311 milyar dolardır. 1979 yılı başında ülkemizin dış borçları toplamı 14.086 milyar dolara ulaşmıştır. Kredi anlaşmaları imzalandığı halde henüz kullanılmamış kaynaklar toplamı 4.6 milyar dolardır.

Bu krediler "Uluslararası finansman kuruluşları" diye adlandırılan ve geri bıraktırılmış ülke halklarının onuruyla oynayan, egemen güçlerini ise kendilerinin hizmetlisi durumuna getiren emperyalist para ve kredi kuruluşlarından sağlanmıştır. Örneğin kullanılan orta ve uzun süreli kredilerin sağlandığı kuruluşların bir kaçını kendi orijinal baş harfleriyle şöyle sıralayabiliriz;

İ.M.F.	614	Milyon	Dolar
İ.B.R.D.	577	"	"
I.D.A.	185	"	"
I.F.C.	115	"	"
E.I.B.	438	"	"
E.R.F.	108	"	"
I.D.B.	12	"	"

1978 yılında ülkede en çok beklenen şey dış kredi olmuştur. Yukarıda sıraladığım rakamlardan da anlaşıldığı gibi avuç açmadığımız, yüz kızartmadığımız emperyalist kuruluş kalmamıştır. Hatta bu konuda o kadar ileri gidilmiştir ki 98.000 adet Banka, ülke, kuruluş ve kişiye borçlu hale gelinmiştir. Bunun yanında 200'ü aşkın bankadan 50 milyar lirayı aşkın kısa vadeli borç alınmıştır. Yüz kızartıcı koşullarla sağlanan derleme krediler, halkımızın çıkarlarından ziyade, egemen güçlerin mevcut ekonomik krizden kurtarılması doğrultusunda kullanılmaktadır.

Mevcut hükümet bir yandan yurt dışındaki işçilerin dövizlerini Türkiye'ye akıtmak isterken, diğer yandan Arap ülkelerinin petrol paralarını Türkiye'ye yatırmaları için girişimlerde bulunmuştur. Fakat uygulamada bu düşünce iflas etmiştir. Bunun yanında İskandinav ülkeleriyle Federal Almanya'ya bağlanan umutlar suya düşünce, sosyalist ülkelerden yardım beklenmiş, fakat onlardan da umduğunu bulamayan Hükümet yetkilileri bu sefer I.M.F. umudunu yeniden gündeme getirmiş, I.M.F. nin isteklerini yerine getirerek kredi sağlama yoluna girmiştir.

Gerçekçi olmayan, iyimser bekleyişlere dayalı çabalar sonuç vermeyince konuya politik yaklaşımlarla çözüm aranmış, doğrudan kredileme ile hiç bir ilişkisi olmayan hükümetlere, uluslararası kuruluşlara, taze para talebiyle başvurulmuş, ancak bunların karşılığı da sadece "tavsiye ve iyi niyet" mesajları olmuştur.

Bu kötü gidişin 1979 yılı bütçesine yansıması ise şöyledir:

Bütçe Komisyonunda yapılan ilavelerle 420 milyar liraya bağlanmıştır. Bütçe kanunu tasarısının maddeleri oylanırken verilen bir değişiklik önergesi ile devlet memurlarının maaşlarına uygulanacak katsayı 16 olarak belirlenmiştir. Katsayıda yapılan değişiklik memur maaşlarında 317 ile 705 lira arasına net artış getirmektedir.

Öte yandan, 1977 yılına göre 1978 yılı sonunda;

Gıda maddeleri	% 62
Isıtma, aydınlatma	% 69
Giyim ve ev eşyası	% 79
Kira ve ev bakımı	% 87'lik

bir artış görülmüştür. Kamu kuruluşlarında çalışan memur ve teknik elemanların maaş katsayılarının 16'ya çıkartılmasıyla maaşlarında ortalama % 10 artış sağlanmış olurken geçim indekslerinin artış ortalama değeri ise % 69'u geçmektedir. Bunun anlamı açıktır. Mevcut maaşların alım gücü % 60 civarında düşmüştür. Daha açıkçası eskiden 5000 lira alan bir teknik elemanın maaşı artık 2000 liraya düşmüş olmaktadır. Buna karşın iktidar yetkilileri memur ve teknik eleman gelirlerinde % 100'lük bir artış sağladıklarını övünerek söylemektedirler.

Bu güne kadar teknik elemanların istihdamı ile ilgili sorunların çözümünde en küçük bir adım atılmamıştır. Devlet yatırımlarının büyük bir kısmı durduğu halde yerli teknik bilgiyi reddeden tutum değiştirilmemiştir.

Teknik elemanlara, mantıkla alay edercesine, bazı küçük avantajlar sağlanarak, ekonomik durumlarını düzelttikleri iddia edilmektedir. Ev kiralarının 4.000 liradan başladığı bir ortamda mühendise 6.000 lira aylık verilmektedir. Hayat pahalılığının dayanılmaz boyutlara ulaştığı ve yaşama olanaklarının şansa kaldığı günümüzde, Odamızın yıllardan beri savunduğu fikirler artık üyelerimizin oybirliği ile kabullendiği, desteklediği ve uğrunda mücadele vermeğe hazırlandığı görüşler haline gelmiştir.

Bütün bunlara rağmen mevcut Hükümet çok ender de olsa bazı olumlu kararlar almakta, ancak egemen çevrelerin baskısıyla uygulayamamaktadır. Bunun en canlı örneği 7 Mart 1978'de çıkarılan 7/14831 sayılı demir çelik kararnamesidir. Bu kararname yıllardan beri bu alandaki vurgun, sömürü ve talana bir parça engel olacağı için ileri bir atılım sayılabilirdi. Ancak, çıkarlarına dokunulan demir çelik vurguncuları bu kararnamenin yayınlanmasıyla bütün güçlerini kullanarak kararı geriye döndürmek için uğraştılar. Nihayet Hükümetten ilk ödün koparıldı:

31 Mart 1978 tarihinde Maliye Bakanlığının yayınladığı bir tebliğle sanayinin bazı dallarında özel köşe detayları vb. gibi kimyasal özellik arzeden demir-çelik ürünlerinin özel sektörce ithaline müsaade edildi. Demir-Çelik patronları elbette bu, ilk ödünle yetinmiyerek kararın tamamını değiştirmek üzere direnişe geçtiler. Bunun için devletin ithal ettiği ham demiri haddehanelerinde işlemeyerek, piyasadaki demir sıkıntısını daha da yoğunlaştırdılar. Hükümet Haddehanelere el koyup üretime devretmesi gerekirken demir tüccarlarına boyun eğerek 30.1.1979 tarih ve 7/17071 sayılı ek kararnameyle ithal iznini tekrar özel sektöre vermiştir. Ve bundan sonra geçmişte olduğu gibi demir-çelik konusundaki vurgun, talan, sömürü devam edecektir.

Ülkemize dışarıdan kredi adı altında verilen paranın ve parayı veren ülkenin koşul ve dayatmaları hala geçerliliğini sürdürmektedir. Ülkemizde yetişmiş çok yetenekli mühendislerimizin varlığı bir tarafa itilerek teknik hizmetlerimizin yabancı ellere yaptırılması bugüne değin genel bir kaide olarak yürütülmüştür. Yabancı teknik hizmetin çok pahalı olduğu yurdumuzun gereksinmelerine yabancı çözüm-

ler getirdiği, dışa bağımlı bir endüstri yaratma aracı olduğu artık anlaşılmış olması gerekirken bugün hala ülkemizde işler yabancı firmalara ihale edilmektedir.

Mevcut Hükümet Ereğli Demir-Çelik İşletmelerinin 400 milyona çıkacak 2. kademe inşaatının 200 milyonluk kesimini, bir Japon firmasına vermiştir. Ve bu işin projesinde de Japon teknik elemanları çalışmaktadır. Bu işin Japon firmasına verilmesinin tek nedeni, 95 milyon dolarlık kredi veren Dünya Bankasının dayatmasıdır.

Teknik elemanların her geçen gün işsizlik sorunuyla karşı karşıya kaldıkları bir dönemde bu tür uygulamalar ülkemizdeki teknik elemanlar ve tüm çalışanların sorunlarına ne denli ciddi yaklaşıldığının açık bir göstergesidir.

Sanayileşme ve teknik eleman arasındaki organik ilişki gözönüne alındığında, işsizlik konusunun ülkemizde seçilen ve uygulanmasına devam edilen sanayileşme politikasıyla yakından ilgisi vardır. Bilindiği gibi ülkemizde sanayileşme ştratejisini oluşturan temel felsefe "yabancı teknoloji ve teknik hizmet ithali"dir. Eğer üretim sürecini çok genel olarak araştırma, yaratma, uygulama şeklinde üç kademede soyutlayacak olursak, teknoloji ithali, ilk iki kademenin yurt dışından getirilmesi demektir. mühendis, bu sürecin her kademesinde görev alabilecek iken ülkemizde sadece son halkada faaliyette bulunma imkânı verilmektedir. Bu kadar dar bir sahada istihdam edilecek mühendislerin ise sayıca pek fazla olması gerekmemektedir.

Teknik personel, devletin rutin işleri ile uğraşan, normal bürokrasi çarkının dışında düşünülmesi gerekir. Personel olarak "İşçi statüsüne" göre çalışması bu gün artık zorunluluk haline gelmiştir. "İşçi statüsünde" çalışmak teknik elemanların sadece ekonomik durumlarını düzelteceği anlamında alınmamalıdır. Teknik personelin yaratıcı çalışmalar yapması, her gün karşılaştığı sorunlara en verimli çözümler getirmesi, serbestçe düşünmesi, sesini daha gür duyurması, yabancı etkileri kaldırabilmesi için gerekli olan bir şeydir.

Sayın Meslektaşlarım,

Ekonomimizin en büyük çıkmazlarından biri de arsa spekülasyonudur. Spekülasyonun fakir ve orta tabakayı ezen hızı, onları bir an önce bir yer sahibi olma telaşına itmektedir. Böylece kaynaklar en verimsiz sahaya yönelmektedir. Gerçekte arsa spekülasyonu, enflasyon gibi halktan alınan büyük bir haraçtır. Bu haracı azaltmak için hiç bir ciddi adım atılamamaktadır. Şu veya bu zorlama ile çıkarılan kanunlar, tedbirler en kısa sürede dejenere edilmektedir. Kent toprakları belediyelerin, yani kamunun götürdüğü hizmetlerle değer kazanmakta, ortaya çıkan aşırı kâr spekülatörlerin cebine akmaktadır. Örneğin yapılması düşünülen II. Boğaz Köprüsü için yapılacak çevre yolunun civarında oluşacak rantın 120 milyar TL. olduğu hesaplanmıştır. Halbuki kent toprakları üzerinde meydana gelen değer artışı kamu eliyle yaratıldığından tekrar kamuya dönmesi gerekmektedir. Bu nedenle kent toprakları üzerindeki özel mülkiyet kaldırılmalıdır.

Ülkemizdeki yatırımların önemli bir bölümü inşaat sektöründe yapılmakta ve bu yatırımların büyük bir payını kentsel konut inşaatları oluşturmaktadır.

Geçmiş iktidarlar döneminde olduğu gibi mevcut iktidarında tutarlı bir konut politikası yoktur. Mevcut Hükümet kira ve konut sorununu programına koymasına karşın bugüne dek hiç bir somut adım atılmamıştır. Konut yatırımlarının ancak % 5'i devlet tarafından, % 95'i özel sektörce gerçekleştirilmektedir.

Bu gün kira ve konut sorunu çok büyük bir önem taşımaktadır. Orta dereceli bir memur veya teknik eleman gelirinin % 80 - 90'ını kiraya vermekte ve tüm çalışma yaşamını barınabileceği bir konut edinmeye ayırmaktadır. 1995 yılında 7.194.000 konut üretilmesi gerekiyor. Bu kadar hayati bir sorunun hala üzerinde durulmamakta, bu konuda hala tutarlı bir politika izlenmemektedir.

Sanayileşme, kentleşme ve ulaşım sistemleri arasında organik iliş-

kiler kurabilen bir ulusal ulaşım politikası tesbit edilmelidir.

Karayolu taşımacılığı mevcut biçimiyle terkedilmelidir. ABD'inde 1978 yılı itibariyle en büyük 25 firmanın hemen tamamına yakını otomotiv ve petrol tekelidir. Bu 25 firmanın en büyüğü ise General Motors'dur. Ülkemizde yaklaşık 300 bin adet yabancı marka araç vardır. Bu yabancı araçların büyük bir kesimi ise ABD kökenlidir. 1978 yılında yapılan ithalatın % 61.72'sini petrol, makina ve otomotiv ana mal grupları oluşturmuştur. O halde karayolu ulaşımı özellikle ABD kökenli uluslararası otomotiv tekellerine pazar yaratıcı nitelik taşımaktadır. Bu nedenle karayolu taşımacılığı terk edilmeli ve ancak kitle taşımacılığı genel politikası içinde alt sistemler arası yardımcı unsur olarak ele alınmalıdır. Amaç esas KİTLE TAŞIMACILIĞI olmalıdır.

Bu ilkeler ışığında oluşacak ulaşım politikası ulaşım sektöründeki dışa bağımlılığı azaltabilir. Yerli kaynak kullanımı azamileştirilebilir ve döviz kaybı önlenebilir. Ayrıca kent içi ve kentler arası trafiğin düzenlenmesinde var olan darboğazlar aşılabilir. Ve trafik kazaları asgariye indirilebilir.

Yukarıda somut örnekleriyle açıklanan tüm sorunlar, dışa bağımlı kapitalist yapının sonuçlarıdır. Geçtiğimiz dönemlerde egemen azınlığın temsilcisi olarak iktidar olan 1. ve 2. MC'ler, sürdürdükleri politika ile ülkeyi daha da yaşanılamaz hale getirdi. Sayısız siyasi cinayetler, devlet aygıtının faşistleştirilmesi, katliamlar MC dönemlerinin uygulamalarıydı. Böyle bir dönemin sonunda MC yıkıldı. Ama MC dönemlerinde güç kazanan faşist hareket, faşist diktatörlüğün koşullarını yaratabilmek için terör, cinayet ve katliamlarını daha da artırdı. Öğretmenlere, öğrencilere, teknik elemanlara, bilim adamlarına, kamu görevlilerine kudurmuşcasına saldırdı. 1 Mayıs Katliamlarını bir sürü katliamlar izledi. Daha dün Maraş'ta süt bebeklerini, hamile kadınları, genç, yaşlı demeden, acımadan katlettiler. Bu hükümet "anarşiyi" önliyemez imajı yaratarak halkı umutsuzluğa, yılgınlığa, ölüm haberlerine alıştırmaya, bir yandan da yalan ve demogojisiyle kitlelerin umudu olmaya çalıştılar.

Tüm bu faşist saldırılar karşısında CHP ağırlıklı hükümet halkımıza verdiği vaadleri yerine getirmemiştir. Faşizme karşı tutarlı bir tavır almamıştır. Faşist saldırı ve katliamların ardındaki sorumluların çirkin yüzleri açığa çıktığı halde üzerlerine gidilmemiştir. Sağa da Sola da karşıyız laflarıyla, faşizmin saldırılarına, yalan ve demogoji ile halkı aldatmalarına karşı kararlı tutum almak yerine uzlaşma yolu seçilmiştir.

Tüm bunlar yetmiyormuş gibi, yeni baskı yöntemlerine başvurulmak istenmiştir.

Odamız, emekçi halkın çıkarlarını savunduğu, bağımsızlık ve demokrasi mücadelesinin etkin bir mevzisi olduğu için, Şubelerimize baskı yapılmış, kapatılmış, bombalanmıştır. İşkenceyle öldürülen Teknik Güç Yazı İşleri Müdürümüz Zeki ERGİNBAY arkadaşımızın ardından Fevzi AZIRCI ve Kenan ÖZTÜRK arkadaşlarımız katledilmişlerdir.

Demokrasiden yana olan kişi ve kuruluşlara yapılan bu saldırılar, katliamlar, onların mücadelesini durduramadı. Faşizmin yalan ve demogojileri yılmadan açığa çıkarılmış, saldırılara yiğitçe göğüs gerilmiş, faşizmin düşmanı olan demokratik mevzilerimiz ve haklarımız korunmaya çalışılmıştır.

Ve bu uğurda süren mücadele durmayacaktır.

— Faşist zorbalığa, yalan ve demogojilere karşı,

— Örgütlerimize, demokratik haklarımıza yönelen her türlü baskıya karşı,

— Sömürüye karşı halkımızın mücadelesi, yükselecektir.

Tüm sorunların emperyalist - kapitalist sistemden kaynaklandığını ve kurtuluşun tek yolunun bu sistemin sömürü ağının parçalanmasıyla mümkün olacağını biliyoruz. Odamızın bu bilinçle mücadelede tüm gücüyle yer alacağına inancımız tamdır.

En geniş devrimci - demokrat güçlerin birliğinin zorunluluğuna ve ortak mücadelenin zaferine inanıyoruz.

Sahibi :
İnşaat Mühendisleri Odası
Adına Sedat ÖZKOL

O

Sorumlu Yazı İşleri Yönetmeni :
Sadettin UÇKUN

O

Yayın Kurulu :
Hasan AKYAR - Aydınel ALTINTAŞ - Fuat ATALAY - Erdal BİNGÖL - Hasan ÇOLAK Erşan GÖKSU - Tahsin KÖSELER - Mehmet ÖZTÜRK - Erman TAMUR - M. Sait VAKIFAHMETOĞLU

O

Teknik Yönetmeni :
Ahmet SAT

O

Yayın Koşulları :

Derginin her standart sayfası, telif yazılar için 100.— TL. çeviri yazılar için 75.— TL. özgün şekil ve resimler için 30.— TL. dır. Özgün karikatürlere 100.— TL. ye kadar ödeme yapılır. ★ Gönderilecek yazıların daktilo ile ve çift aralıklı yazılması ve iki nüsha olarak gönderilmesi, çizimlerin aydınger kâğıdına çini mürekkebi ile çizilmesi 1/2 oranında küçüldüğünde okunabilecek ebadda olması gerekmektedir. ★ Yayın Kurulu gönderilen yazılar üzerinde gerekli düzeltmeyi yapmağa yetkilidir. ★ Basılan çeviri yazılardan dolayı her türlü sorumluluk çevirene aittir. ★ Yayımlanan yazılardaki fikir ve teknik sorumluluk yazarlarına ait olup İnşaat Mühendisleri Odasını ve dergiyi bağlamaz. ★ İlânlardan sorumluluk kabul olunmaz. ★ Dergiye gönderilen çeviri ve fotoğrafların kaynaklarının gösterilmesi gerekir. ★ Dergiye gönderilen yazılar basılsın veya basılmasın iade edilmez.

Abone Koşulları :
Sayısı, 30.— TL. Yıllığı, 360.— TL. Dış ülkeler için iki katıdır. Öğrenciler için % 60 indirim yapılır. TMH Dergisi, İnşaat Mühendisleri Odası üyelerine bedelsiz gönderilir

Yönetim Yeri :
Selânik Cad. 19/1, Yenişehir - Ankara
Tel : 25 36 00 - 17 85 99

Dizilip Basıldığı Yer :
DOĞUŞ Ltd. Şti. Matbaası - Ankara

İLÂN FİYATLARI :

Arka kapak	7.000,— TL.
Ön kapak içi	6.000,— TL.
Arka kapak içi	5.500,— TL
İç tam sayfa	4.500,— TL

türkiye mühendislik haberleri

İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI
AYLIK YAYIN ORGANI

İ Ç İ N D E K İ L E R

YIL : 25 ■ CİLT : 25 ■ SAYI : 286 - 287

yeni çalışma dönemine girerken

Dr. SEDAT ÖZKOL

başyazı

İnşaat Mühendisleri Odası'nın 25. Genel Kurul'u şu gerçeği bir kez daha ortaya koymuş bulunuyor: Ülkemizde ilericileri, yurtseverleri, demokratları birbirlerine yaklaştıran ve birleştiren noktalar, onları birbirlerinden ayıran noktalardan çok daha fazladır; çok daha güçlü ve kalıcıdır. Diğer bir deyişle, faşizme, emperyalizme, şovenizme karşı olanların; demokrasiyi, topyekun silahsızlanmayı, dünya barışını ve halkların kardeşliğini savunanların, dünya sosyalist sistemine ve ilk sosyalist devrimi gerçekleştirmiş ülkeye saygı duyanların, emperyalizmin ve karşı devrimciliğin yeni bir biçimlenmesi olan Maoculuğu yalıtlayanların etkin bir güç ve eylem birliği oluşturmalarının nesnel koşulları ve öncüleri açıkça ortaya çıkmıştır artık.

Bu nedenle güncel ve ivedi devrimci görev bu nesnel koşulları bilince çıkartmak, aramızdaki ayrılık noktalarını değil, birleştirici noktaları vurgulamak, geçmişin mirası olan olumsuz toplumsal ve bireysel kalıntılardan, dar gurupçuluk ve sekterlik eğilimlerinden sıyrılarak, anti-faşist, anti-emperyalist, anti-şoven güç ve eylem birliğinin oluşmasına, ete kemiğe bürünmesine katkıda bulunmaktır.

İşte 25. Genel Kurul Toplantısı sonunda yönetime gelen yeni Yönetim Kurulu'nun çalışmalarını bu ana ilkeler biçimlendirecek ve belirleyecektir. Diğer bir deyişle. Yeni Yönetim Kurulu, kendisinden önceki tüm ilerici demokrat yönetim kurulları gibi, ilerici, demokrat ve yurtsever inşaat mühendisleri arasındaki ortaklıkları vurgulayarak, faşizme, emperyalizme ve şovenizme karşı verilen kavgaya katkıda bulunmaya çalışacaktır.

Bu anlayışla Oda çalışmalarını yürütmek için genel duruma baktığımızda şu saptamaları yapmak olanaklıdır:

Ülkemizde dışa bağımlı kapitalizmin yapısal bunalımı giderek derinleşmekte ve bu bunalımın yükü işçi sınıfı ve emekçi kitleler üzerine yüklenmektedir. Mevcut yapının sürmesinde çıkarı olan egemen güçler sorunlarına bu yapı içinde çözümler ararken, daha fazla sömürücü ve daha baskıcı yönetim biçimleri istemektedir. Diğer yandan işçiler ve emekçi kitleler giderek daha yoksullaşmakta, işlerinden olmakta, demokratik hak ve özgürlükleri sınırlandırılmakta, ırkçı-şoven baskılar yoğunlaştırılmaktadır. İşsizlik hızla artmakta, tüm çalışanların ücretleri artan bir hızla fiyatların gerisinde kalmaktadır.

Büyük çoğunluğu nesnel olarak emekçi konumunda olan inşaat mühendisleri de bu bunalımdan paylarını almakta, giderek daha işsizleşmekte, yoksullaşmakta, işlerine yabancılaşarak karar verme ve uygulama sü-

recinde etkin olamamakta, işbölümünün zorladığı dar sınırlar içinde kendi ve ülke sorunlarıyla ilgilenmeyen, sorunların çözümleri için düşünmeyen, düşünse de kararlarda söz hakkı olmayan, örgütlü mücadelede yerlerini alamayan bir konuma itilmek istenmektedir. Toplumsal iş bölümünün sağlıksız yapısı nedeniyle, büyük çoğunluğu üretim dışı görevlerde çalıştırılan, personel politikası, ekonomik ve sosyal zorlama ve özendirmelerin sonucunda kısır bürokratik görevlerde yer almak durumunda kalan üyelerimizin sorunları giderek artmaktadır.

Farklı ücret ve ünvan politikalarıyla birbirlerine düşman ettirilmek istenen teknik elemanların gerçekte sorunları tüm çalışanların sorunlarıyla ortaktır. Soruna meslekler arası çekişme alanında değil, üretici güçlerin gelişmesi mücadelesi alanında çözümler aranmak zorundadır. Yaratılmak istenen ve yıllardır uygulanan çalışanların birliğini, bütünlüğünü bozucu tutum ve davranışlara bundan önce olduğu gibi kesinlikle karşı çıkılacak ve etkin mücadele verilecektir.

İnşaat mühendislerinin mesleki-demokratik kitle örgütü olan Odamız, üyelerine, sorunlara bir bütünsellik içinde bakabilme ve çözüm arayabilme olanağını sağlama yönünde çalışacaktır. Diğer bir deyişle, somut ekonomik, demokratik ve mesleki sorunlarımızla, ülke sorunları arasındaki ilişkiyi kurabilmede üyeleriyle birlikte çaba harcayacaktır. Bu anlamda İnşaat Mühendisleri Odası, mesleki sorunlar yanında Türkiye'de verilen, demokrasi mücadelesi doğrultusunda üzerine düşen görevi eksiksiz yerine getirecektir.

T.M.M.O.B. nin anti-faşist, anti-emperyalist ve anti-şovenist ilkeleri doğrultusunda, demokratik-merkezi işleyiş dengeli bir biçimde yaşama geçirilecektir. Odamız inşaat mühendisliği mesleğinin ülke ve kamu yararına, çağdaş teknolojiye uygun bir yapıda gelişmesini sağlayacak bir biçimde yürütmeyi, somut mesleki, ekonomik ve demokratik sorunlardan kalkarak ülke sorunları ve gelişmeler konusunda gerekli çalışmaları yapmayı ve çalışmaların sonuçlarını en etkin ve yaygın bir biçimde öncelikle üyelerimize ve kamuoyuna aktarılmasını amaç edinmiştir.

Bu amaç ve ilkeler doğrultusunda sürdürülecek çalışmaların başında yayın gelmektedir. Yayın, bir örgütün, gerek örgütsel bütünlüğünü sağlamada, iç haberleşmesini ve bilgilenmesini yürüten, eşgüdüm ve işlerliğini pekiştiren, gerekse öncelikle üyelerine ulaşarak yapılan çalışmalardan, yeni gelişmelerden haberdar eden, mesleki, ekonomik ve demokratik hakların korunması, genişletilmesi ve geliştirilmesinde o örgütün görüşlerini, uğraşlarını aktaran, bu mücadeleye üyelerinin örgütlü bir biçimde katılımlarını sağlayan, kamu oyunun belli çerçevede oluşmasına katkıda bulunan en önemli ve vazgeçilmez araçlardan biridir.

Bu anlamda, Odamızın geçmişten bu güne, yıllardır çeşitli biçimde, nicelik ve nitelikte sürdürdüğü yayın çalışmaları; bundan böyle de genelde verilen demokrasi savaşımı doğrultusunda, Odamız özelinde üyelerimizin mesleki-ekonomik-demokratik hak ve istemlerinden kaynaklanan bir yapıda üzerine düşen görevi eksiksiz ve en etkin bir biçimde yerine getirmenin bir aracı olarak kullanılacağı ana ilke kabul edilmiştir.

yayın kurulundan

Yayın; hangi konuda, hangi kapsamda ve içerikte ve hangi kesime yönelik olursa olsun, zamanımızın en önemli kitle haberleşme araçlarından biridir. Doğaldır ki, bir yayın organı, yayınlayan örgütün, kurum veya kuruluşun belirlediği amaçlara uygun bir nitelikte, kitlesine ulaşmak durumundadır.

Oda Çalışma Programında belirlenen yayın politikası çerçevesinde, önümüzdeki dönem T.M.H. Yayın Kurulu olarak amacımız, T.M.H.'nın üyelerimizin büyük çoğunluğunu ilgilendirecek, onların somut mesleki gereksinmelerine yanıt verecek, güncel mesleki ve ülke sorunlarını birleştirici, bütünleştirici Oda görüşünü yansıtıcı bir yapıya kavuşturarak, okunabilir ve gerektiğinde danışılabilir bir kapsamla yayın yaşamını en etkin bir biçimde sürdürmektir.

Bu bakış açısından yaklaşılarak, T.M.H.'nın önümüzdeki dönem kapsayacağı konuların öncelikle üyelerimizin somut gereksinmelerine yönelik teknik yazılar olacağı, özellikle inşaat mühendisliği uygulamalarında karşılaşılan zorlukları belirleyecek, bu yöndeki sorunları giderecek, bilgi birikimini aktaracak nitelikteki yazılara, ağırlık verilecektir. Bununla beraber Odamız ilgi alanına giren genel ülke sorunlarında Odanın yaklaşımını, görüşlerini ve politikasını yansıtıcı ayrıntılı çalışmalarına yer verilecek, güncelleşen ve gündeme gelen sorunlar için özel sayılar çıkartılması yönünde çalışmalar yapılacaktır. Ayrıca, inşaat mühendisliği konularındaki yeni gelişmeler titizlikle izlenerek, ülke ve kamu yararı açısından yorumu ile birlikte olanaklar ölçüsünde aktarılmaya çalışılacak, ilgili araştırma lisans üstü ve doktara tezleri konularında kısa bilgiler verilerek, danışılabilecek nitelikteki kitap vb. yayınlar tanıtılacaktır.

Yukarıda kısaca ve genel anlamda kapsamı belirtilen çalışmaların sürdürülebilmesinin temel koşulu, hiç kuşkusuz uygulama içinde çalışan, gerek proje vb. hizmetler üreten, denetim ve yapım alanlarında çalışan siz üyelerimizin somut destekleri, haberleri, yorumları ve görüşleri olacaktır. Yayın Kurulumuz, tüm inşaat mühendislerinin, bu çalışmalara katılmalarını, eleştirmelerini ve önerilerini iletmelerini diler; dostça selamlar.

T.M.H. YAYIN KURULU

İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI 25. DÖNEM ÇALIŞMA PROGRAMI 1979/80

GİRİŞ :

Ülkemizde dışa bağımlı çarpık kapitalizmin yapısal bunalımı giderek derinleşmekte ve bu bunalımın yükü işçi sınıfı ve emekçi kitleler üzerine yüklenmektedir. Mevcut yapının süresinde çıkarı olan egemen güçler sorunlarına bu yapı içinde çözümler ararken, daha fazla sömürücü ve daha baskıcı yönetim biçimleri istemektedir. Diğer yandan işçi sınıfı ve emekçi kitleler giderek daha yoksullaşmakta, işlerinden olmakta, demokratik hak ve özgürlükleri sınırlandırılmakta, ırkçı - şoven baskılar yoğunlaşmaktadır. İşsizlik hızla artmakta, temel tüketim ürünlerinin üretimi düşmektedir. Ve bu koşullar altında bağımsızlık, demokrasi ve sosyalizm mücadelesi giderek yükseliyor ve bilinçli bir biçimde yığınsallaşıyor.

Büyük çoğunluğu nesnel olarak emekçi konumunda alan inşaat mühendisleri de bu bunalımdan payını almakta, giderek daha işsizleşmekte, yoksullaşmakta, işine yabancılaşarak karar verme ve uygulama sürecinde etkin olmamakta, işbölümünün zorladığı dar sınırlar içinde kendi ve ülke sorunlarıyla ilgilenmeyen, sorunların çözümleri için düşünmeyen, düşünse de kararlara söz hakkı olmayan, örgütlü mücadelede yerini alamayan bir konuma itilmek istenmektedir.

İnşaat mühendislerinin mesleki - demokratik kitle örgütü olan Odamız, üyelerine, sorunlara bir bütünsellik içinde bakabilme ve çözüm arayabilme olanağını sağlama yönünde çalışacaktır. Diğer bir deyişle, somut ekomomik, demokratik ve mesleki sorunlarla ülke sorunları arasındaki ilişkiyi kurabilmede üyeleriyle birlikte çaba harcayacaktır. Bu anlamda İnşaat Mühendisleri Odası, mesleki sorunlar yanında, ülkemizde verilen bağımsızlık demokrasi ve sosyalizm mücadelesinde üstüne düşen görevi en etkin bir biçimde yerine getirecektir.

Tüm çalışmalarımızda demokratik - merkezi işleyiş dengeli bir biçimde yaşama geçirilmeye çalışılacak, mimar - mühendis kitlesinin fiili birlikteliğinin sağlanmasına özen gösterilecektir. İnşaat Mühendisliği mesleğinin ülke ve kamu yararına, çağdaş teknolojiye uygun bir yapıda gelişmesini sağlayacak bir biçimde yürütmeyi, somut mesleki, ekonomik ve demokratik sorunlardan hareketle ülke sorunları ve gelişmeler konusunda gerekli çalışmaları yapmayı ve bu çalışmaların sonuçlarını en etkin ve yaygın bir biçimde öncelikle üyelerimize ve kamuoyuna aktarılmasını, bundan önce

olduğu gibi bundan sonra da amaç edinmiştir. Bu amaca yönelik Genel Kurul'da onaylanan Ana Sorunlar Komisyonu raporu ilkeleri tüm Şube ve Temsilciliklerle uyum ve işbirliği içinde çalışmaları yürütmeyi ilke kabul etmektedir. Bu anlayışla Odamız 25. Dönem çalışma proğramı aşağıdaki biçimde oluşturulmuşur. Önerilerin bu proğram katı bir kalıp olmayıp dönem boyunca Şubeler, temsilcilikler, ilgili kurullar, uzmanlar ve üyelerimizin katkılarıyla yürütülmeye çalışılacaktır.

ÇALIŞMA PROĞRAMI ANA BAŞLIKLARI

A) ÖRGÜTSEL ÇALIŞMALAR

1 — Şube ve Temsilcilikler,
2 — TMMOB ve Diğer Meslek Örgütleri ile İlişkiler.
3 — TÜTED ile ilişkiler.
4 — Tekniker, Sürveyan ve Yapı Kalfaları Dernekleri ile İlişkiler.
5 — Yurt dışı İnşaat mühendisleri örgütleri ile ilişkiler.

B) MESLEKİ ÇALIŞMALAR

1 — Ortak Mesleki Denetim Uygulaması,
2 — Yapı Malzemesi Araştırması,
3 — Araştırma Laboratuarı,
4 — Yapı Denetimi,
5 — Kalite Belgesi,
6 — İnşaat Sektörünü İlgilendiren Yasa, Yönetmelik ve Şartnameler.
7 — Kamu Proje Kurumu ve Devlet İnşaat Ofisi.

C) GENEL ÜLKE SORUNLARI

1 — Altyapı (kentleşme, arsa, konut, yol, su kanalizasyon)
2 — Enerji.
3 — Ulaşım.
4 — Demir Çelik ve Çimento.
5 — Yatırımların izlenmesi.
6 — İşçi sağlığı ve İş güvenliği.
7 — Çevre sorunları.
8 — Teknik hizmet ithali

D) KAMU KURULUŞLARI İLE ORTAK ÇALIŞMALAR

1 — Yerel yönetimlerle ilişkiler.
2 — Üniversitelerle ilişkiler.
3 — İlgili Bakanlıklarla ilişkiler.
4 — Kamu Kuruluşları, Mesleki Dernekler, Enstitüler, Kurumlar, Komiteler ve Yerel örgütlerle ilişkiler.

E) ÜYE SORUNLARI

1 — Ekonomik - Demokratik sorunları.
2 — Kamu kesiminde çalışan üyelerimizin sorunları.
3 — Serbest Proje Bürolarında çalışan üyelerimizin sorunları.
4 — Şantiyelerde ücretli olarak çalışan üyelerimizin sorunları.
5 — İşsiz üyelerimiz.
6 — Proje bürolarının sorunları.
7 — Eğitim sorunları.
8 — İnşaat mühendisliği öğrencilerinin sorunları.

F) YAYIN

1 — Süreli yayınlar. a) TMH, b) Teknik-Güç.
2 — Süresiz yayınlar.
3 — Yayın izleme.

G) KONFERANS, SEMİNER, PANEL VE AÇIK OTURUMLAR

H) TEKNİK KONGRE

I) SOSYAL ÇALIŞMALAR

A ÖRGÜTSEL ÇALIŞMALAR

TMMOB'nin çalışma ilkeleri olan anti - emperyalist, anti - faşist ve anti - şoven ilkeler doğrultusunda çalışma proğramı yaşama geçirilecek, özellikle örgütlenme çalışmalarında bu ilkeler titizlikle korunup geliştirilecektir. Üyelerimizi, somut sorunlardan hareketle bağımsızlık ve demokrasi mücadelesinde, ekonomik ve demokratik hakların savunulması, geliştirilmesi ve genişletilmesi uğraşında mücadeleye sokmak, bu çerçevede toparlamak örgütlü bir güç oluşturmak ana görevlerimizdendir. Bu anlayışla, gerek üst örgütümüz TMMOB, gerekse Şube ve Temsilciliklerimizle, başta TÜTED olmak üzere tüm demokratik kitle örgütleriyle var olan ortak çalışma ve eylemlerde daha da etkin katılımların sağlanması amaç edinilmiştir.

Örgütsel çalışmaların; faşizme kitle tabanı oluşturmada faşist demogojinin oynadığı rolün önemi göz önünde tutularak, bu demogojinin açığa çıkarılması için özenle sürdürülmesi ve yaygınlaştırılması gerekmektedir.

1 — Şube ve Temsilcilikler :

Şube ve temsilciliklerimizin ortak bir çalışma proğramı çerçevesinde, kendi etkinlik bölgelerindeki mesleki, ekonomik ve demokratik alanlarındaki çalışmalarında eşgüdüm sağlanacak ve gerekli katkı konacaktır.
Çalışma Yöntemi : Haberleşme, yayın, toplantı, ziyaret.
Yürütücüler : Oda ve Şube Yönetim Kurulları, Temcilcilikler.

2 — TMMOB. ve Diğer Meslek Örgütleri ile ilişkiler :

TMMOB ve bağlı Odalarla mesleki - demokratik sorunların çözümü doğrultusunda ortak çalışmalar yapmak, bağımsızlık - demokrasi mücadelesin-

de, demokratik kitle örgütleriyle dayanışmayı TMMOB çerçevesinde sağlamak ve yaşama geçirmek.

Çalışma Yöntemi : İlişki kurma, toplantı, araştırma, kamuoyuna duyurma.
Yürütücüler : Oda Yönetim Kurulu, Koordinasyon kurulları

3 — TÜTED ile ilşkiler :

Teknik elemanların sendikal hak alma mücadelesinde etkin çalışmalar yürüten TÜTED'le ilişkiler geliştirilecek gerek maddi ve gerekse örgütlenme çalışmalarında katkı konacak, güç ve eylem birliği sürdürülecektir. Aynı şekilde Şube ve Temsilcilikler de kendi etkinlik alanlarında TÜTED'e gerekli yardımlarda bulunacaklardır.

Çalışma Yöntemi : Haberleşme, ilişki kurma, yayın, toplantı.
Yürütücüler : Oda ve Şube Yönetim Kurulları, Temsilcilikler.

4 — Tekniker, Sürveyan ve Yapı Kalfaları Dernekleri ile ilişkiler :

Tekniker, sürveyan ve yapı kalfaları dernekleriyle ilişkiler kurulacak, bunların sorunlarına yardımcı olunacak, gerektiğinde seminer, toplantı ve kurslar düzenlenecektir. Bu ilişkiler, tüm çalışanların birlikteliği açısından değerlendirilerek harekete geçirilecektir.

Çalışma Yöntemi : İlişki kurma, seminer, kurs toplantı.
Yürütücüler : Oda ve Şube Yönetim Kurulları, Temsilcilikler.

5 — Yurt Dışı İnşaat Mühendisleri Örgütleriyle ilişki :

Yurt dışında çeşitli ülkelerdeki inşaat mühendisleri örgütleriyle ve uluslararası inşaat mühendisliği konuları ile ilgili komite ve örgütlerle var olan ilişkiler geliştirilecek ve yeni girişimlerde bulunulacaktır. Karşılıklı bilgilenme ve dayanışma geliştirilecek, mesleki ve teknolojik konularda bilgi alışverişinde bulunulacaktır.

Ayrıca sosyalist ve kapitalist ülkelerdeki, Odamıza benzer örgütlerin çalışmaları, işlevleri, örgütlenme modelleri konularında araştırmalar yapılacak, bu örgütlerin mesleki konulara yaklaşımları derlenecek ve değerlendirilerek, Odamızın çalışmalarında yeni açılımlar getirilecektir.

Çalışma Yöntemi : İlişki kurma, haberleşme, yayın, gezi.
Yürütücü : Oda Yönetim Kurulu.

B — MESLEKİ ÇALIŞMALAR

Toplumsal işbölümünün zorladığı dar sınırlar içinde, giderek mesleğine yabancılaşan ve çoğunlukla üretim dışı görevlerde çalıştırılan, personel rejimi nedeniyle, ekonomik ve sosyal zorlama ve özendirmelerin sonucunda kısır bürokratik görevlerde yer almak durumunda kalan üyelerimizin sorunları giderek artmaktadır.

Teknik iş bölümünün, meslekler ve uzmanlıklararası ayırımların kesin olarak belirlenemediği ancak, üstyapısal ayırımlarla belirlenmeye çalışıldığı ülkemizde, bir çok uzmanlık dalının birbiri ile içiçe geçtiği, çakıştığı, teknik kadroların yönetim basamaklarında görev aldığı ve çoğu üyelerimizin, toplama, çıkarma ve çarpmadan öte bir işlem yapmadığı bir gerçektir. Bu olgu, çok geniş uzmanlık alanlarını kapsayan inşaat mühendisliği mesleğinin, teknik işbölümü içinde yerinin belirlenmesini zorlaştırmada ve bunun sonucu olarak mesleki hakların büyük ölçüde çiğnenmesini getirmektedir. Ancak, gözlenen bir olayda, bu somut duruma duyulan tepkinin mesleki şovenizme dönüşebildiğidir. Soruna meslekler arası çekişme alanında değil, üretici güçlerin gelişmesi mücadelesi alanında çözümler aranmak zorundadır. Gerçekte üretici güçlerin gelişmişlik düzeyine, bir başka deyişle mevcut yapıya dayanan bu sorunu çözmek bir anlamda başka boyutlarda mücadeleyi gerektirmekte ise de, sorun işyerlerine özgü koşullar içinde incelenerek belirli çözüm önerileri geliştirilebilir, uygulanması yönünde uğraş verilebilir.

1 — Ortak Mesleki Denetim Uygulaması :

Proje denetiminin daha etkin hale getirilmesi için Şube ve temsilciliklerdeki uygulamaları denetlemek ve O.M.D.U.nın işlerliğini geliştirmek, uygulama alanlarını yaygınlaştırmak.

Çalışma Yöntemi : İlişki kurma, yaygınlaştırma.
Yürütücüler : Oda ve Şube Yönetim Kurulları, Meslekî, Denetim Görevlileri.

2 — Yapı Malzemesi Araştırması :

Ülkemizde üretilen yapı malzemelerinin niceliksel ve niteliksel durumunu saptamak üzere araştırmalar yapmak, üyelerimizi bilgilendirmek.

Çalışma Yöntemi : Araştırma, Yayın, Uygulama.
Yürütücüler : Oda ve Şube Yönetim Kurulları, Uzmanlar.

3 — Araştırma Laboratuarı :

İnşaatın yapıldığı zemin ve inşaatta kullanılan malzeme niteliğinin belirlenmesi ve denetimi yapılan inşaatların proje esasları çerçevesinde sağlıklı ve sağlam olmasının en önemli bir ögesidir.

1977 Kasım ayında başlayan İzmir Şubemiz Araştırma Laboratuarı, zemin + beton + malzeme konularında çalışmalar üreterek, yörenin büyük bir gereksinimini karşılamaktadır. Gerek İzmir Şubesi araştırma laboratuarının bazı araç eksikliklerinin karşılanması ve gerekse Oda ve şubelerde benzer laboratuarların açılması için gerekli kaynakların sağlanması yönünde çalışmalara başlanacaktır.

Çalışma Yöntemi : Araştırma, uygulama.
Yürütücüler : Oda ve Şube Yönetim Kurulları.

4 — Yapı Denetimi :

Gerek kasıtlı, gerekse bilgi yetersizliği nedeni ile inşaatlarda yapılmakta olan hataların etkin bir denetimle giderilmesi ve yapı üretimi denetim altına alınarak proje ve uygulama arasındaki aykırılıkları ortadan kaldırmak. Konunun yasal durumu araştırılarak; yasal sorumluluk, teknik uygulayıcıların yönetsel sorumlulukları ve cezai yaptırımlar konusunda uygulayıcıları ve üyelerimizi uyarmak. Teknik Uygulama Sorumluluğu, Kontrol Mühendisliği ve Şantiye Şefliği konularında gerekli çalışmalar yapmak.

Çalışma Yöntemi : Araştırma, Uygulama, Yayın.

Yürütücüler : Oda ve Şube Yönetim Kurulları, Yapı Denetim Görevlisi, Uzmanlar.

5 — Kalite Belgesi :

Türkiye'de üretilen inşaat ham maddesi, yarı ve yapılmış maddelerin kalitelerinin Türkiye ve Dünya ölçünlerine ve teknik şartlara uygun olanlara belge verilerek bu konuda nitelikli malzemelerin tüketiciye ve uygulayıcıya tanıtmak, nitelikli üretimi özendirmek.

Çalışma Yöntemi : Araştırma, Uygulama, İlişki Kurma.

Yürütücüler : Kalite Belgesi Görevlisi, Oda Yönetim Kurulu, Uzmanlar.

6 — İnşaat Sektörünü İlgilendiren Yönetmelikler ve Şartnameler :

Ülkemizde yürürlükte olan tüm ihale kanunları, ihale yöntem, yönetmelik ve Şartnameleri; proje tekniği ve uygulaması şartname ve yönetmelikleri ile ilgili araştırmalar ve dökümantasyon çalışmaları yapmak, yürürlükteki tüm bu konu ile ilgili yasa, yönetmelik ve şartnamelerin ülke ve kamu çıkarları açısından yeniden gözden geçirmek, değerlendirmek, öneriler geliştirmek. Bu konularda Oda'nın çalışmalara etkin katkı koymasını sağlamak.

Çalışma Yöntemi : Araştırma, Duyurma, Yayın, Değerlendirme.

Yürütücüler : Oda ve Şube Yönetim Kurulları, Uzmanlar.

7 — Kamu Proje Kurumu ve Devlet İnşaat Ofisi :

Kamu Proje Kurumu ve Devlet İnşaat Ofisi konularında, bundan önce yapılan çalışmaları derlemek ve değerlendirmek, gerek kuruluşları ve amaçları görev yetki ve sorumluları yönünden, gerekse işlerlikleri yönünden öneriler geliştirmek, bu öneri ve görüşleri ilgili kuruluşlara iletmek, kamu oyu oluşturmak.

Çalışma Yöntemi : Araştırma, İzleme, Değerlendirme, Yayın, Kamu Oyuna Duyurma.

Yürütücüler : Oda ve Şube Yönetim Kurulları, Uzmanlar.

C — GENEL ÜLKE SORUNLARI

TMMOB ve bağlı odalarını, bir yandan üyelerinin ekonomik-demokratik mesleki haklarını korumak ve sorunlarının çözümlenmesi doğrultusunda çalışmak, diğer yandan da meslek alanlarına giren genel ülke sorunları konularında araştırma, inceleme, değerlendirme ve görüş üretme biçiminde çalışmalar yaparak, ülkemizdeki yapısal bozuklukları sergilemek, emperyalist-kapitalist sistemin dayatma ve baskılarına karşı gerçekleri ve alınması gerekli genel ülke ve kamu yararına önerileri geliştirmek ve talep etmek görevleriyle yükümlü mesleki kitle örgütleri olarak kavramak gerekir.

Bu kavrayıştan hareketle, meslek alanımıza giren konularda yapılacak, inceleme, araştırma ve yayınlar Odamızın temel işlevlerinden birini oluşturmaktadır. Bu çalışmaların yapılması belirli bir bilinç düzeyine sahip çeşitli dallarda uzmanlaşmış veya bu konularda gerçekten çalışacak üyelerimizin belirli organ vb. biçimlerde kollektif çalışmalarını gerektirmektedir.

Bu organların vb. birincil işlevi, meslek alanımıza giren konularda yapılmış ve yapılacak araştırmalarla yapısal bozuklukları sergilemek, sorunların kalıcı çözümlerini ortaya çıkarmak, ileriye dönük tutarlı önerilerde bulunmaktır. Bu çalışmalarda ve önerilerimizin yaşama geçirilmesinde verilmekte olan mücadeleye üyelerimizin örgütlü bir biçimde yer almaları için tüm olanaklarla çaba harcanmalıdır. Söz konusu organ vb. ikinci işlevi ise bir yandan bu tür araştırma, inceleme vb. çalışmaları yaparken aynı zamanda kendilerini eğitmeleri, kollektif olarak ürünler verebilmeleri ve düzenin yarattığı yapay işbölümü sınırlarını aşabilme olanaklarının sağlanmasıdır. Bir başka deyişle bu tür organ vb. üyeler açısından eğitim, Odamız açısından da nitel ve nicel örgütlülüğü artıran birer araç olacaktır.

Odamız, bundan önce olduğu gibi, önümüzdeki dönemde de çalışma programını bu ilkeler ışığında yürütecektir.

Çalışma Yöntemi : Araştırma, Bilgi toplama, Değerlendirme, Derleme, Yaygınlaştırma, Röportaj, Seminer, Konferans, Panel, Açık Oturum, Toplantı, İzleme, İlişki Kurma, Kamu oyuna duyurma, Yayın.

Yürütücüler : Oda ve Şube Yönetim Kurulları, Uzmanlar, ilgili diğer Odalar, Organlar vb.

1 — Altyapı :

Altyapı konusuna giren, kentleşme, konut, arsa, içmesuyu, kanalizasyon ve kent içi ulaşım konularında Odamızın ve diğer Oda, kuruluş ve kişilerin geçmişte yaptıkları çalışmalar derlenecek, yeniden değerlendirilecek, Odamız ilgi alanına giren bölümleri bir bütünlük içinde ele alınarak ülke ekonomisi ve ulusal teknoloji açısından izlenerek ülke ve kamu çıkarı savunulacak, bu sorunların çözümü için önerilerde bulunulacaktır.

2 — Enerji :

Türkiye'de izlenen enerji politikasının çıkmazları sergilenecek dışa bağımlı enerji politikası yerine ülke kaynaklarına dayalı dengeli ve (temel) gerçek gereksinimleri karşılamaya yönelik bir enerji politikası doğrultusunda çalışmalar yapılacaktır.

3 — Ulaşım :

Petrole dayalı karayolu ulaşımı yerine, demiryolu taşımacılığına ağırlık verilmesi yönünde ve toplu taşım sistemlerinin tercihi yönünde çalışmalar sürdürülecektir.

4 — Demir-Çelik ve Çimento :

İnşaat malzemelerinin üretim, dağıtım ve ithalatı konularında araştırma yapmak, ülkemizdeki kaynakların nitelik, nicelik ve işletme yöntemlerini inceleyerek, çözüm önerilerinde bulunmak.

5 — Yatırımların İzlenmesi :

İnşaat sektörü ile ilgili olan yatırımların izlenmesi, bu konuda gerektiğinde yararlanmak üzere düzenli bir arşiv oluşturmak ve kamu yatırımlarının gerek ihale bedelleri, gerek teknolojileri, yapım süreleri ve gerekse gecikmeleri konularında bilgi sahibi olmak ve kamu oyunu bilgilendirmek.

6 — İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği :

Yapı üretiminde ve diğer inşaat işlerinde işçi sağlığı ve iş güvenliği konularında mevcut çalışmaları derlemek, değerlendirmek, bu konuda yürürlükteki tüzük ve yönetmelikleri gözden geçirerek, etkin denetimin sağlanması, sağlıklı ve tutarlı önerilerin geliştirilmesi doğrultusunda çalışmalar yapmak.

7 — Çevre Sorunları :

Hava, su ve toprak kaynaklarının korunması, kirlenmesinin önlenmesi, kirlenenlerin yeniden kullanım amacına uygun bir biçime dönüştürülmesi ve sürekli denetimini sağlayacak, konuyla ilgili bu güne kadar çeşitli Bakanlık ve kuruluşların yaptıkları birbirinden kopuk, çoğu kez farklı yaklaşım ve uygulamaları içeren çevre sorunları konularında, toplum sağlığı, çevre ve kalkınma hedeflerini birleştirici merkezi plan çerçevesinde, havza boyutunda uygulama programlarını içerecek, kirlendikten sonra temizleme değil, kaynakta denetim açısından çevre sorunlarını değerlendirecek öneri ve yaklaşımları belirleyebilecek çalışmalar yapmak ve bu çalışmaları ilgili diğer meslek odaları ile birlikte yürütmek.

8 — Teknik Hizmet İthali :

Dışa bağımlılığı pekiştiren teknik hizmet ithaline karşı çıkılarak, kendi gücümüze dayalı teknik hizmetin gerçekleştirilmesi doğrultusunda çalışmalar yapmak.

D — KAMU KURULUŞLARI İLE ORTAK ÇALIŞMALAR

1 — Yerel Yönetimlerle İlişkiler :

Yerel yönetimlerle ve bunların birlikleriyle sağlıklı ilişkiler kurmak, Odamız uzmanlık alanlarına giren, altyapı, ulaşım, çevre sorunları, arsa, konut, kentleşme vb. konularda ortak çalışmalar yürütmek.

Çalışma Yöntemi : İlişki kurma, toplantı, araştırma, yayın.
Yürütücüler : Oda ve Şube Yönetim Kurulları, Uzmanlar.

2 — Üniversitelerle İlişkiler :

Mühendislik eğitimi yapan, üniversite, Akademi ve Yüksek Okullarla ilişki kurmak, gerek öğretim üyelerinin ekonomik-demokratik haklarının savunulmasında, gerekse inşaat mühendisliğinin uygulamadaki aksaklıklarını giderecek, ders kitaplarının niteliği ve sağlanması konularında öneriler geliştirmek, bunları ortak çalışmalarla üyelere ulaştırmak.

Çalışma Yöntemi : İlişki kurma, toplantı, yayın, konferans, seminer.
Yürütücüler : Oda ve Şube Yönetim Kurulları.

3 — İlgili Bakanlıklarla İlişkiler :

İlgili bakanlıkların kendi uzmanlık alanlarındaki araştırma ve çalışmalarından yararlanmak, gerektiğinde ortak çalışmalar yürütmek, inşaat mühendisliği alanına giren konularda önerilerde bulunmak.

Çalışma Yöntemi : İlişki kurma, konferans, seminer, yayın, açık oturum.
Yürütücüler : Oda ve Şube Yönetim Kurulları.

4 — Kamu Kuruluşları, Mesleki Dernekler, Enstitüler, Kurumlar, Komiteler ve Yerel Örgütlerle İlişkiler :

İnşaat Mühendisliği alanlarına giren çalışmalarda : DPT, T.S.E., T.B.T.A.K., Deprem Araştırma Enstitüsü, Yapı Araştırmaları Merkezi, Çevre Sorunları Müsteşarlığı gibi kamu kuruluşlarının yanı sıra, gönüllü kuruluşlar, yerel örgütler ve "Türk Milli Komiteleri" ile ilişkiler kurmak, mevcut ilişkileri geliştirmek, yaptıkları çalışmalardan yararlanmak, gerektiğinde ortak çalışmalar yürüterek, mesleki alanımıza giren konularda önerilerde bulunmak.

Çalışma Yöntemi : İlişki kurma, konferans, seminer, açık oturum, yayın.
Yürütücüler : Oda ve Şube Yönetim Kurulları, Uzmanlar.

E — ÜYE SORUNLARI

Teknik elemanların bir bölümünü oluşturan İnşaat Mühendislerinin sorunlarının, genelde ülkemizin sorunlarıyla içiçe olduğunun bilinciyle, üyelerimizin ekonomik ve demokratik sorunlarının çözümü doğrultusunda olanaklar ölçüsünde çaba gösterilecektir.

Çalışanların ekonomik-demokratik haklar mücadelesinde daha etkin olabilmeleri ancak Grevli-Toplu Sözleşmeli Sendikal Hakların alınması ile olanaklıdır. Tüm çalışmalara Grevli-Toplu Sözleşmeli Sendikal Hak tanınmalıdır.

1979 Bütçesi çalışanlar yararına uygulanmalı, vergi yasaları tüm emekçilerden yana yeniden düzenlenmeli, asgari ücret vergi dışı bırakılmalıdır. Hayat pahalılığının, işsizliğin hızla arttığı bir dönemde ücretler fiyat artışlarının gerisinde kalmamalıdır. Tüm teknik elemanlar ve üyelerimiz arasında yaratılan yapay ayrılıklar giderilmeli ve ayrıcalıklı uygulamalara son verilmelidir.

Fiili hizmet sürelerine ilişkin çalışmalar ve uygulamalar izlenecek, baskı ve kıyıma uğrayan üyelerimizin haklarının savunulmasına önem gösterilecektir. Özlük-ekonomik-demokratik-mesleki haklar doğrultusundaki çalışmalarda Şube ve Temsilciliklere bağlı işyerleri ile ilişkilerin sağlanması ve güçlenmesi için işyeri üye temsilciliği mekanizmasından etkin biçimde yararlanılması doğrultusunda çalışmalar yoğunlaştırılacaktır.

Çalışma Yöntemi : Araştırma, ilişki kurma, toplantı, duyurma, bilgilendirme.

Yürütücüler : Oda ve Şube Yönetim Kurulları.

1 — Ekonomik-Demokratik Sorunları :

Kadro, Yan ödeme, vergi, baskı, kıyım, sürgün vb. konularda üyelerimizin sorunlarına eğilmek, öneriler geliştirmek, kamu oyu oluşturmak.

2 — Kamu Kesiminde Çalışan Üyelerimizin Sorunları :

Kamu kesiminde çalışan memur ve sözleşmeli personelin bir yandan sendikal haklar konusunda, diğer yandan yan ödeme, iş güvencesi, ikramiye, yolluk, giyecek, yiyecek, konut yardımı vb. konularda çalışmalar yapmak. Kamu kuruluşlarındaki "Disiplin Kurulları"nın çalışanlar üzerinde baskı ve anti-demokratik uygulamaların bir aracı olarak kullanılmasına karşı çıkmak ve bu kurullarda çalışanlarında temsil edilmesi için çalışmalar yapmak.

Kamu kuruluşlarında yasa gereği kurulması ve çalışması gereken "Danışma Kurulları"nın ivedilikle işlerliğe kavuşturulması yönünde uğraş vermek. Özellikle son yıllarda, ücretli olarak çalışan üyelerimizin düştükleri ekonomik bunalım ağırlaşmış, üyelerimiz arasında tepkiler büyük bir yoğunluk kazanmıştır. Grevli, toplu sözleşmeli sendikal hakların alınması doğrultusundaki çalışmalara etkinlik kazandırılacak, "Teknik Personel Tazminat Yasası"nın olumlu bir biçimde çıkması için gerekli girişimlerde bulunulacaktır.

3 — Serbest Proje Bürolarında Çalışan Üyelerimizin Sorunları :

Bu kesimde çalışan üyelerimizin ücret ve iş güvenliği sorunlarına eğilmek sendikal hakların alınması doğrultusunda çalışmalar yapmak.

4 — Şantiyelerde Ücretli Olarak Çalışan Üyelerimizin Sorunları :

Şantiyelerde ücretli olarak çalışan üyelerimizin ücret, sosyal yardım ve işgüvenliği sorunlarına belirli çözümler getirmek amacıyla Şantiye Şefi ve Mühendisliği Yönetmelik ve tip sözleşmenin uygulanması doğrultusunda ilgili kuruluşlarla ilişki kurmak.

5 — İşsiz Üyelerimiz :

İşsiz üyelerimizin iş bulması konularında, Oda olanakları ölçüsünde çözüm getirmeye çalışmak.

6 — Proje Bürolarının Sorunları :

Proje Bürolarının sorunlarına eğilmek, olanaklar ölçüsünde çözüm önerileri geliştirmek.

7 — Eğitim Sorunları :

Eğitimin bir üst yapı kurumu olduğu, eğitim gibi diğer üst yapı kurumlarının özünde ve biçimlenmesinde ana belirleyicinin ekonomik ve toplumsal altyapı, yani hakim üretim biçimi olduğu temel doğrusundan hareketle, inşaat mühendisliği eğitimi konularında gerek okul içi ve gerekse okul sonrası eğitimde yaşadığımız pratikte karşılaşılan sorunlar, uygulamadaki aksaklıklar, verilen eğitimin niteliksel değerlendirmesi ve yeni gelişmeler açısından irdelenmesinde, değerlendirilmesinde, eleştirilmesinde ve önerilerin geliştirilmesinde Odamıza da önemli görevler düşmektedir.

İnşaat Mühendislerinin ve genelde tüm teknik elemanların eğitim ve öğrenimlerinde etkin olan yapının ve mezuniyetten sonraki çalışma ortamının iyi bir biçimde doğru olarak saptanmasında, ileriye dönük somut ve tutarlı hedeflerin belirlenerek, bu hedeflere varabilmek için eğitimin üretim için bir araç olarak ele alınıp diğer çalışma alanlarımızla birlikte bir bütünlük içinde ağırlık verilmesi, araştırma ve çalışmalarımızın temel konularından biridir.

Eğitim konusunda, geçmişte olduğu gibi bu dönemde de kapsamlı ve doyurucu çalışmaların sürdürülmesi ve yaygınlaştırılması Odamızın en başta gelen görevleri arasındadır.

a) Okul Sonrası Eğitim :

Üyelerimizin uygulamada karşılaştıkları teknik sorunları gidermek, pratiğe uyumlarını kolaylaştırmak ve inşaat mühendisliği alanındaki yeni gelişmeleri üyelerimize aktarmak.

Çalışma Yöntemi : İlişki kurma, seminer, konferans.
Yürütücüler : Oda ve Şube Yönetim Kurulları, Uzmanlar.

b) Okul İçi Eğitim :

İnşaat mühendisliği eğitimi yapan kuruluşların yönetim ve eğitim niteliklerini araştırmak, öğrenci sorunları konusunda çalışma yürütmek.

Çalışma Yöntemi : İlişki kurma, toplantı, seminer, kurs.

Yürütücüler : Oda ve Şube Yönetim Kurulları, Uzmanlar.

8 — İnşaat Mühendisliği Öğrencilerinin Sorunları :

Odamız ile İnşaat Mühendisliği eğitimi gören öğrenciler arasındaki ilişkiyi programlı, sistemli ve sürekli bir biçime dönüştürmek, bu ilişkiyi tutarlı ve kalıcı kılmak için çalışmalar yapmak gerekmektedir. Böylesi sağlıklı ilişki ağı ile birlikte, gelecekte İ.M.O. tabanını oluşturacak bugünkü inşaat mühendisliği öğrencilerinin öğrenim, eğitim, staj yeri, burs, eğitim araçları vb.nin yanı sıra, öğrencilerin diğer sorunlarının çözümleri doğrultusunda öğrenci temsilcilerinin de katılabileceği belirli komisyonlar aracılığı ile çalışmalar yapılması öngörülmektedir.

Çalışma Yöntemi : İlişki kurma, kurs, seminer, toplantı.

Yürütücüler : Oda ve Şube Yönetim Kurulları, Temsilcilikler.

F — YAYIN :

Yayın gerçekte bir örgütün, gerek örgütsel bütünlüğünü sağlamada, iç haberleşmesini ve bilgilenmesini yürüten, eşgüdüm ve işlerliğini pekiştiren, gerekse, öncelikle üyelerine ulaşarak yapılan çalışmalardan, yeni gelişmelerden haberdar eden, mesleki, ekonomik ve demokratik hakların korunması, genişletilmesi ve geliştirilmesinde o örgütün görüşlerini, uğraşlarını aktaran, bu mücadeleye üyelerinin örgütlü bir biçimde katılımlarını sağlayan, kamu oyunun belli çerçevede oluşmasına katkıda bulunan en önemli ve vazgeçilmez araçlardan biridir.

Bu anlamda, Odamızın geçmişten bu güne, yıllardır çeşitli biçimde, nicelik ve nitelikte sürdürdüğü yayın çalışmaları; bundan böyle de genelde verilen bağımsızlık, demokrasi ve sosyalizm doğrultusunda, Odamız özelinde kendi mesleki-ekonomik-demokratik hak ve istemlerinden kaynaklanan bir yapıda üzerine düşen görevi eksiksiz ve en etkin bir biçimde yerine getirmenin bir aracı olarak kullanılacağı ana ilke kabul edilmiştir.

1 — Süreli Yayınlar :

a) TMH :

TMH'ya izlenmesi gereken yeni yayın politikasına uygun bir içerik kazandırmak, öncelikle üyelerimizin çoğunluğunca okunabilecek, izlenebilecek bir yapıya kavuşturmak.

b) Teknik-Güç :

Merkezi yayın politikasının işlevine uygun olarak, kitlemizi ilgilendiren sosyal ve güncel konulara ağırlık verecek uygun bir zamanlama ile üyelere ulaştırmak.

2 — Süresiz Yayınlar :

İnşaat mühendisliği alanına giren ve önemli boşlukları ve gereksinimleri karşılayabilecek konularda olanaklar ölçüsünde kitap, broşür vb. hazırlamak ve yayınlamak .

3 — Yayın İzleme :

İnşaat Mühendisliğini doğrudan ilgilendiren konulardaki gerek yurt içi ve gerekse yurt dışı süreli ve süresiz yayınları olanaklar ölçüsünde izlemek ve Oda'ya kazandırmak.

Ayrıca, sosyal ve ekonomik konulardaki yayınları belirli kıstaslar içinde izlemek, değerlendirmek ve gerekirse Odamız Kütüphanesine kazandırarak üyelerimizin yararlanmasına açmak. Bu konuda gerekli olan düzenlemeleri yapmak, arşiv ve dökümantasyon işlerini yürütmek.

G — KONFERANS, SEMİNER, PANEL VE AÇIK OTURUMLAR :

Gerek mesleki konularda, gerekse güncel sosyal ve ekonomik konularda gerektiğinde diğer Odalar, demokratik kitle örgütleri ve kuruluşlarla ortak konferans, seminer, açık oturum vb. toplantılar düzenleyerek kamuoyunu oluşturma çalışmalarını sürdürmek. Üyelerin mesleki gereksinimlerini karşılamak amacıyla kısa diziler biçiminde teknik seminerler düzenlemek, olanaklar ölçüsünde seminer notlarını yayın haline getirmek.

H — TEKNİK KONGRE :

1981 yılında yapılması kararlaştırılan 8. Teknik Kongre'nin gerçekleştirilmesi yönünde çalışmaları başlatmak.

I — SOSYAL ÇALIŞMALAR :

1 — Jübile düzenlemek,

2 — Yurt içi ve yurt dışı teknik geziler düzenlemek,

3 — Kitap satışlarının düzenli ve sistemli yürütülmesini sağlamak.

4 — Mesleki ve sosyal konularda resim vb. sergiler açmak, slayt ve film gösterileri düzenlemek, yarışmalar yaparak çeşitli konuları işlemek.

toplu taşın gereksinmeleri ve tekelci sermayenin oyunları (*)

I — TOPLU TAŞIN GEREKSİNMESİ, PLAN İLKE VE HEDEFLERİ :

1.1 — Genel Politikalar :

16.4.1979 tarih ve 16261 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 1978 programının Ekonomik Sektörler bölümünde :

"499 No.lu Tedbir : Kent içi ulaşımında gerek hızlı kentleşme, gerekse özel taşıt sahipliğindeki önemli artışlar ve toplu taşınma alanında yeterli gelişme sağlanamaması nedeniyle yeni dar boğazlar doğmuş, kapasite ve park yeri yetersizliği önemli boyutlara ulaşmıştır." denilmektedir.

Aynı şekilde;

"561 No.lu Tedbir : Kent içi ulaşımında enerji tasarrufu da sağlamak amacıyla güvenilir ve ekonomik taşıma sistemlerine ve özellikle toplu taşımaya ağırlık verilmesi için gerekli düzenlemeler yapılacaktır. Bu amaçla KENT İÇİ TOPLU TAŞIMA OLANAKLARINI ARTIRMAK ÜZERE ÖZELLİKLE BÜYÜK BELEDİYELERE FİNANSMAN KAYNAKLARI SAĞLANACAKTIR." şeklindedir.

Ve yine;

735 No.lu Tedbir : "Yerel yönetim örgütlerinin yetkileri, mali olanakları artırılacak, üreticilik görevleri özendirilecektir." şeklindedir.

Öte yandan IV. Beş Yıllık Kalkınma Planında III. Plan dönemindeki kentleşme olgusu ile ilgili olarak şu saptama yapılıyor : "İzlenegelen petrole ve özel taşına dayalı ulaşım politikası kentlere de yansımakta, kent içi ulaşım ve trafik sorunları özellikle büyük kentlerde giderek yoğunlaşmaktadır." (S. 54)

Yine IV. Beş Yıllık Kalkınma Planında kent içi taşın hakkında şöyle bir temel politika belirleniyor; "Kent içi taşın projeleri öncelikle ele alınacak ve özendirilecektir. Belediyelerin varolan yurt içi potansiyel ile birikimden de yararlanarak otobüs ve benzeri taşıtlarla donanımlarını sağlamaları özendirilecektir." (S. 202).

IV. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın kent içi ulaşım hakkındaki şu saptaması ise yeterli derece-

15 Şubat 1979 tarihinde D.P.T.'nin Eşgüdümünde İstanbul, Ankara ve İzmir Belediyeleri yetkilileri ile yerli montajcı dışa bağımlı tekelci firmalar, Otomarsan, Man ve Magiruz arasında 1500 otobüslük bir ihaleyi kapsayan ve mali portesi bugünkü değerle 4,5 milyar TL.nı aşan bir protokol imzalandı. Ankara, İstanbul ve İzmir Belediyelerinin muhalefetine ve tepkilerine rağmen adeta zorla imzalattırılan bu protokol, yerli sanayiin kapasite kullanımını artırma gerekçesi altında gerçekte tümüyle dışa bağımlı, montajcı ve tekelci bir sömürü kesiminin çıkarlarına hizmet ediyor. Bu protokol imzalanırken ne sosyalist ülkelerin ortak tesis kurma önerileri ne belediyelerin mevcut imalat ve üretim kapasiteleri ne de motor ve aktarma organlarının bir kamu kuruluşu olan Tümosan eliyle üretileceği dikkate alınmamış ve büyük belediyelerin teknik raporları ile şehir içi taşınımına hiç uygun olmadığı kanıtlanmış bulunan, teknik açıdan pek çok sakıncalar taşıyan ve satış değerleri yurt dışı fiyatların 3-4 katına ulaşan, şehirler arası yolculuğa göre monte edilmiş çok pahalı otobüsler yerli tekelci sermayenin baskısı ile büyük belediyelere zorla satılıyor. Oysa bilim ve tekniğin açıkça ortaya koyduğu gibi gelişen nüfusun toplu taşın gereksinimlerine ancak kamusal bir yaklaşımla sağlıklı bir yanıt verilebilir. Bu nedenle T.M.M.O.B. İnşaat Mühendisleri Odası ve Makina Mühendisleri Odası olarak halkımızın toplu taşın gereksinimlerinin bir an önce yanıtlanabilmesi için bir kamu kuruluşu olan Tümosan'ın öncülüğünde büyük belediyelerin mevcut potansiyelleri de bütünleştirilerek ve özellikle şehir içi taşınımına uygun otobüs dizaynında büyük aşamalar kaydetmiş sosyalist ülkelerin teknik bilgi ve deneyiminden yararlanılarak kamusal bir otobüs üretim kurumunun gerçekleştirilmesinin zorunlu olduğu inancındayız. Aksi takdirde kamunun ve halkın zenginlikleri tekelci sermayeye peşkeş çekilip duracaktır.

(*) 12.4.1979 tarihinde kamu oyuna yapılan açıklama

de açıktır: "Belediyelerin otobüsle taşımadaki sorunlarının etkinlikle çözümlenmesi zorunludur." (S. 286).

Karayolları Taşıtları İmalat Sanayii hakkında ise şu değerlendirme yapılıyor: "Karayolu taşımacılığında oluşan talebi karşılamak üzere üretilen taşıtlar genellikle hedefleri aşmıştır. Kamyonet, otomobil, minibüs, ve kamyon hedeflerin aşıldığı üretim dallarıdır. OTOBÜS ÜRETİMİ III. PLAN HEDEFİNİN GERİSİNDE KALMIŞTIR." (S. 444).

Böylece yerli otobüs üretiminin plan hedeflerinin gerisinde kaldığını, dolayısıyla toplu taşın gereksinmelerine cevap verilemediğini öğrenmiş bulunuyoruz.

IV. Beş Yıllık Plan yerli otobüs montajcısı kuruluşların teknolojik açıdan geri bir yapı taşıdıklarını ise şöyle ifade ediyor: "Çok sayıda ana firmanın KÜÇÜK KAPASİTELİ TESİSLERE sahip olması ve çeşitli nedenlerle kapasitelerini tam olarak kullanamamaları sorunu ağırlığını arttırarak devam etmiştir." (S. 444).

Öte yandan yerli montajcı kuruluşların tümüyle DIŞA BAĞIMLI oldukları da yine IV. Beş Yıllık Kalkınma Planında açıklıkla ortaya konuluyor: "Otomotiv sanayii halen önemli ölçüde DIŞA BAĞIMLI bir sanayi niteliğindedir." (S. 444).

Bu kısa açıklamalardan yerli montajcı kuruluşların yurt içi toplu taşın gereksinmelerine cevap veremedikleri, teknolojik açıdan geri düzeyde oldukları ve özellikle dışa bağımlı bulundukları devletin resmi belgeleri ile kanıtlanmaktadır.

1.2 — Hedefler ve Üretim :

IV. Beş Yıllık Kalkınma Planında otobüs üretimi ile ilgili olarak yeralan en önemli hedef daha doğrusu ilke şu şekildedir: "OTOBÜS ÜRETİMLERİNDEKİ TEVSİ YATIRIMLARINDA BÜYÜK KENT BELEDİYELERİNİN SERMAYEYE KATILMALARI **ÖNCELİKLE** GÖZETİLECEKTİR." (S. 446).

Görülüyor ki Devlet otobüs üretim tevsi yatırımlarında İstanbul, Ankara, İzmir, Adana ve Bursa gibi büyük belediyelerin sermayeye katılmalarını öncelikli bir ilke haline getirmiştir.

Öte yandan III. Plan döneminde örneğin 1977 yılında 3129 adet minibüs ve otobüs üretilmesi öngörülmüşken gerçekleşme 1518 adet olmuş, dolayısıyla gerçekleşme oranı % 48,6 değerinde kalmıştır.

Yıllar itibarlyle sadece otobüs üretimini inceleyecek olursak 1963-1975 yılları arasında toplam 7816 otobüs üretildiğini, dolayısıyla yılda ortalama 600 adet otobüs üretildiğini görürüz. Burada bu üretilen otobüslerin büyük bir çoğunluğunun şehirlerarası otobüs niteliğinde olduğunu belirtmek gerekir. (Kaynak: Karayolları Taşıtları İmalat Sanayii 4. Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, EK-3).

Sadece Ankara Belediyesinin 1977 yılında 825 otobüse gereksinme duyduğu, buna karşılık sahip olduğu otobüs sayısının 438 olduğu gözönünde tutulacak olursa Türkiye'deki otobüs üretiminin hiç te yeterli olmadığı bir kere daha vurgulanmış olur.

Konuya otobüs montajı yapan kuruluşların kapasiteleri açısından eğilecek olursak şu değerleri elde ediyoruz:

Tablo 1
Türkiye'deki otobüs montajcısı Firmaların Kapasite Değerleri (Adet/Yıl)

Firma Adı	Firmaya göre Kapasite	Sanayi Odasınca Tasdikli Kapasite
M.A.N.	250	250
OTOMARSAN	1200	700
KARSAN	200	200
	1650	**1150**

Kaynak: Karayolları Taşıtları İmalat Sanayii IV. Beş Yıllık Kalkınma Planı, Özel İhtisas Komisyonu Raporu. S. 20/1.

Öte yandan Otomarsan Firmasının 1968-1975 yılları arasında toplam 4187 otobüs montajı yaptığını, dolayısıyla yıllık otobüs montajının ortalama 523 adedinde olduğunu yine aynı özel İhtisas Komisyonu Raporu belirtiyor. Dolayısıyla Otomarsan için yıllık ortalama otobüs montajı Sanayi Odasınca tasdikli 700 adet/Yıl ve Firmaya göre verilen 1200 Adet/Yıl değerindeki kapasitelerin çok altındadır.

M.A.N. otobüsleri ise 1967-1975 yılları arasında toplam 1006 adedinde monte edilmiştir. Dolayısıyla yılda ortalama 110 adet M.A.N. otobüsü monte edilmektedir. Oysa M.A.N. firmasının gerek Sanayi Odasınca tasdikli kapasitesi, gerekse firmaya göre kapasitesi 250/Adet/Yıl'dır. Tüm bu değerler yerli montajcı firmaların hem çok düşük kapasitelerde çalıştıklarını, hem de kendi kapasitelerine hiçbir zaman varamadıklarını ortaya koymaktadır.

Öte yandan OTOMARSAN firmasında yabancı sermaye oranı % 36,0; M.A.N. firmasında ise % 33,3 değerindedir. Böylece bu kuruluşların dışa bağımlı oldukları da belirlenmiş olmaktadır.

II — ANKARA, İSTANBUL VE İZMİR BELEDİYELERİ'NİN TOPLU TAŞIN GEREKSİNMELERİ :

Ankara Belediyesi E.G.O. Genel Müdürlüğü tarafından Kasım-1978 tarihinde hazırlanan: "TÜRKİYE'DE MONTAJI YAPILMAKTA OLAN VE BELEDİYE TİPİ OTOBÜS OLDUĞU ÖNE SÜRÜLEN OTOBÜSLERİN TEKNİK YÖNDEN SAKINCALARINA İLİŞKİN RAPOR"da şöyle deniliyor: Son 25 yıl zarfında ülkemizde görülen hızlı ve düzensiz kentleşme zamanın ileriye dönük planlamanın yapılmaması ve ge-

rekli önlemlerin alınmayışı nedeniyle klasik insan gereksinmeleri olan elektrik, kanalizasyon, konut gibi konular yanında kent içi ulaşım da büyük bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır.

Günümüzde özellikle büyük kentlerde ve bu arada Başkent Ankara'da bir yerden bir yere gitmek kent insanı için büyük bir ızdırap konusudur. Halbuki düzenli ve rahat yolculuk yapmak insanlarımızın en doğal hakkıdır. Ancak, alt yapı yatırımlarının zamanında ve yeterli ölçüde yapılmaması, yanlış özel oto ve dolmuş politikası gibi konular yanında ÜRETİLİYOR GÖRÜNTÜSÜ ALTINDA TÜRKİYE'DE GERÇEK ANLAMDA BELEDİYE TİPİ OTOBÜS ÜRETİLMEMESİ kent insanının bu en doğal hakkını elinden almış durumdadır. "Bugün Ankara'da insanlar otobüse binmesi garanti olmamakla birlikte karda, yağmurda, °c 15 soğukta saatlerce duraklarda beklemekte, güçlüklerle dolu bir yolculuktan sonra gideceği yere varabilmektedirler.

AUTO-DACİA (Romen) firmasının pazarlamasını yaptığı AUTOBUZUL WORKS-BÜKREŞ-ROMANYA tarafından yaptırılarak Ankara belediyesine sunulan ön fizibilite raporu ise aynı gerçekliğe şöyle eğiliyor: "TÜRKİYE'DE ŞU ANDA ÜRETİLMEYEN BÜYÜK TİP BELEDİYE OTOBÜSLERİNE günümüzde kitle taşımacılığına önem veren belediyelerce büyük ihtiyaç duyulmaktadır. Kitle taşımacılığında Metro ve tranvaydan sonra en ekonomik nakil aracı olan büyük tip otobüslerin çalıştırılması kişi başına işletme masraflarını büyük çapta düşürmüş olacaktır." (S. 5).

Bu arada daha önce belirtilen bir gerçeklik söz konusu ön fizibilite raporunda şöyle yer alıyor: "Ankara ve İstanbul Belediyelerinin son 5 yılda büyük ihtiyaç duydukları otobüslerin Türkiye'de üretilememesinin belli başlı sebebi üretimin belediye taleplerine bağlı olması ve ÜRETİCİ FİRMALARIN DA KAR ORANLARI BAKIMINDAN BUNA YANAŞMAMALARIDIR. MAN AŞ. VE OTOMARSAN FİRMALARI ÜRETİMLERİNİ SON YILLARDA BELEDİYE TİPİ OTOBÜS İMALATINA YÖNELTMİŞLERSE DE, BAĞLANTIYA GİRDİKLERİ SİPARİŞLERİ BİLE KARŞILAYAMAMIŞLARDIR.

Bunun sebebi ise gene kar nisbetleri ve ödemelerin firmaları tatmin etmemesi, bunun yanında özel kesime diledikleri şartlarla otobüs satabilme imkanlarının bulunmasıdır.

Belediyelerce bu derece önemli olan bir konuda belediyelerin kendilerinin kendi ihtiyaçlarını karşılayacak tedbirleri almaları ve bu konuyu istismar konusu olmaktan kurtarmaları (gerekir)".

Aynı raporda büyük şehirlerimizin yolcu otobüsü gereksinmesi ise şöyle saptanıyor: "En kötümser bir görüşle bile son yıllardaki nüfus artışları gözönüne alınarak sırf Ankara-İstanbul-İzmir-Adana gibi dört büyük ilimizin ihtiyacına cevap verebilecek kapasiteyi yaratmak için bu belediyelerin her yıl takriben 400 otobüs ihtiyaçları olacaktır. Bunun yanında bu belediyelerin otobüs parkı yenileme ihtiyaçları da her yıl % 10 civarında kabul edildiği takdirde senelik yeni otobüs ihtiyacı takriben 600 civarında olacaktır. Bunun yanında küçük belediyelerin ihtiyaçları ile birlikte bu sayı 800 civarında olabilecektir." (S. 5-6)

Bu gerçeklik karşısında yerli montajcı firmaların ne gibi bir tutum içinde olduklarını yine söz konusu fizibilite raporu şöyle açıklıyor: "BU İHTİYACIN KARŞILANMASI İÇİN ŞU ANDA ÜRETİMDE BULUNAN OTOBÜS FİRMALARININ HİÇ BİR PROJESİ YOKTUR." (S. 6).

Ankara somutunda kitle ulaşımının vardığı dar boğazlar E.G.O. Teknik raporunda şöyle saptanıyor: "Başkente toplu taşımacılığın başlangıç tarihi olan 1935 yılı ile içinde bulunduğumuz 1978 yılına ait parktaki araç ve nüfus sayıları aşağıdaki tabloda gösterilmiştir:

Yıl	Başkent Nüfusu	Parktaki Araç Sayısı	Araç başına düşen Nüfus sayısı
1935	122.720	100	1227
1978	1.984.072	438	4530

1935 yılındaki araç parkının kentin ulaşım gereksinmesine yeter derecede olduğu varsayılırsa 1978 yılında hizmetlerin, gereksinmenin % 370 gerisinde kaldığı görülmektedir." (S. 1-2)

Öte yandan yine Ankara Belediyesi E.G.O. Genel Müdürlüğü tarafından Ekim-1978'de hazırlanan "OTOBÜS ALIM PROJESİ" adlı raporda aynı gerçekliğe şöyle yaklaşılıyor: "Ankara kentinde toplu taşın E.G.O.'nun 33 tanesi 18 yıllık troleybüs, 140 tanesi 10 yıllık otobüs olmak üzere 438 araç ile sağlanmaktadır.

Yolcuların ancak % 25'i E.G.O.'ca taşınabilmektedir. Gelişmiş batı ülkelerinde dahi bu oran % 75 civarındadır." (Raporun özeti).

Tüm bu bilgilerin ışığında yerli montajcı kuruluşların yeterli üretim yapmadıkları gibi montajını yaptıkları otobüslerin şehir içi toplu taşınına uygun olmadıklarını ve dolayısıyla toplu taşın sorununun boyutlarının her geçen gün daha da büyüdüğünü görüyoruz.

III — ANKARA, İSTANBUL, BELEDİYELERİ'NİN ULUSLARARASI OTOBÜS ALIM İHALESİNE ÇIKIŞI VE D.P.T. PROTOKOL'U.

3.1 — İHALEYE ÇIKIŞ

3.1.1 — Ankara Belediyesi E.G.O. Genel Müdürlüğü Otobüs İhalesi :

E.G.O. Genel Müdürlüğü otobüs alım projesi'nde toplu taşın gereksinmelerine cevap verebilmek

amacıyla çıkılan Uluslararası ihalenin kapsamı hakkında şu bilgiler veriliyor: "Ankara kent içi ulaşım sorununun çözümünün toplu taşın sisteminin geliştirilmesine bağlı olduğundan hareket edilerek Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı'nca onaylanan şartname ile 720 normal ve 100 körüklü tipte, toplam 820 adet otobüs alımı için ihaleye çıkılmış, verilen teklifler 4.7.1978 günü açılarak oluşturulan bir kurul tarafından değerlendirilmeye başlanmıştır." (S. 16).

Burada şunu belirtelim ki söz konusu tekliflerin açılışından bu yana 9 ay geçmesine rağmen henüz kesin hiçbir sonuç alınmamış, alınamamıştır. Bu sonucun belirleyici nedeni ise, daha sonra ayrıntılı bir biçimde de göreceğimiz gibi, uluslararası tekellere bağımlı bulunan yerli montajcı firmaların baskıları ve oyunlarıdır.

E.G.O. Genel Müdürlüğünce açılan ihaleye Yurt dışından 1 — Volvo (İsveç), 2 — Fap Famos (Yugoslavya), 3 — Berliet (Fransa), 4 — Auto Dacia (Romanya), 5 — Pegaso (İspanya) firmaları; Yurt içinden: 1 — Otomarsan, 2 — Ercanlar, 3 — Otobüs Karoseri firmaları katılmışlardır.

Yugoslav ve Romen firmaları net kredi teklifinde bulunmuşlardır.

Teklif veren yerli montajcı kuruluşlardan Ercanlar 590 Ho tipi MAN, Otomarsan 302 Mercedes, Otobüs Karoseri firması ise halen TÜRKİYE'DE ÜRETİLMEYEN E-113 tipi Magirus Deutz için teklifte bulunmuşlardır. (S. 16).

Öte yandan ihaleye katılan Renault-Berliet (Fransız) firması ülkemizde bir yerli tekel olan Transtürk Holding tarafından temsil edilmekte ve otobüs karoseri firması ise Garanti Bankası kanalıyla Koç Holding'in egemenliğine geçmiş bulunmaktadır. Otomarsan'da ise yerli ortaklar arasında Mengerler Holding ile Has Holding'in yer aldığını; Has Holding'in ise İstanbul Bankası'na egemen olduğunu görüyoruz. MAN'da ise Yerli tekelci sermayenin en büyük bölümü Ercanlar Holding tarafından temsil edilmektedir. Görülüyor ki burada yerli-yabancı tekeller ortaklığı söz konusudur.

Ankara Belediyesi E.G.O. Otobüs Alım Projesi kapsamındaki uluslararası ihaleye katılan firmaların verdikleri teklifler hakkında şu bilgileri sunabiliriz:"

1. VOLVO (İSVEÇ)

Teminatı zamanında gelmediği için ihaleye kabul edilmedi. Ancak daha sonra ihaleye dahil edildiği öğrenildi.

2. RENAULT (BERLİET)

Tip: PR 100 (Normal tip otobüs için)

Adet: Sadece 300 adet için teklif verdi, Teminatı da, 300 adet için bu bakımdan otobüslerin tamamını karşılayamaz.

Fabrika fiatı : 382.954.-F.Fr.
(FOB) : 386.889.-F.Fr.
(C.I.F.) İstanbul : 399.939. F.Fr.
— Körüklü tip için teklif vermedi.

Kredi Şartları: Türk-Fransız makamlarının kabul edeceği bir kredi olacak



Roman 117 - UD Tipi Şehir Otobüsü



Roman 111 - UD Tipi Şehir Otobüsü

3. **PEGASO (İSPANYA) : (Leyland Lisanslı)**
Tip : 6035/4
Adet : Normal tip otobüs 720 adet.
Fabrika satış fiatı : 47.816.- $
F.O.B. İspanya : 48.316.- $
C.I.F. İstanbul : 53.286.- $
Körüklü tip otobüs için :
Tip : 6037
Adet : 100 adet
CIF İstanbul : 75.250.- $

4. **FAB-FAMUS (YUGOSLAVYA) : (Mercedes Lisanslı)**
Tip : 210 Sano S110
Adet : 720 adet
CIF Fiatı : 52.150 US $
Kredi : -% 20 peşin
: -% 80 5 yıl vadeli, % 8 faizli,

5. **ROMAN (ROMANYA : (M.A.N. Lisanslı)**
Normal Tip : 112 UD
Adet : 720 adet
Fabrika Fiatı : 37.225 US $
F.O.B. Fiatı : 37.355 US $
CIF İSTANBUL : 38.035 US $
Körüklü Tip otobüs : 117 UD
Adet : 100 adet
Fabrika fiatı : 55.882 $
FOB Fiatı : 56.000.- $
CIF İstanbul : 57.057.- $
Kredi Şarttı :
— % 5 peşin
— % 10 teslimatta
— % 85 6 yıl kredili 18 ay ödemesiz devreli % 8,5 faizli olacaktır.

6. **OTOBÜS KAROSERİ (Magirus-Deutz) :**
240 otobüs için teklif verdi.
Teminat yatırmadı,
Kredili satış olanakları yok.
Otobüslerin C.İ.F. İstanbul fiatı 2.325.000.-TL.

7. **OTOMARSAN (Mercedes) :**
240 otobüs için teklif verdi.
Teminat yatırmadı.
Kredili satış olanakları yok.
Otobüslerin C.İ.F. İstanbul fiatı : 2.714.000.-TL.

8. **ERCANLAR (M.A.N.) :**
240 Otobüs için teklif verdi.
Teminat yatırmadı.
Kredili satış olanakları yok.
Otobüsün fabrika teslim fiatı 2.188.650.-TL.

Görüldüğü gibi yerli montajcı firmalar 720 adet normal tip otobüsü kendi aralarında 240 adet olmak üzere paylaşmış bulunuyorlar.

E.G.O. Uluslararası otobüs ihalesine teklif veren yerli ve yabancı firmalar arasında AUTO-DACİA (Romanya) firması sadece otobüs satmayı değil ORTAK TESİS KURMAYI da teklif etmiş bulunmaktadır. E.G.O. Genel Müdürlüğüne söz konusu firma tarafından sunulan bu teklif hakkında ön fizibilite raporunda şu bilgiler yer alıyor: "E.G.O. tarafından karar verildiği takdirde bu tesis kuruluşu için:

— Teknik yardım, lisans, Know-How sağlanması,

— Tesisin dış makina ve teçhizatının temininde kredi sağlanması,

— CKD yedek parçaları kredili olarak sağlanması hususlarını taahhüt etmekteyiz." (S. 3)

Söz konusu rapora göre kurulacak fabrikanın yatırım tutarı 206.209.000 TL. İç, ve 59.740.000.-TL. dış olmak üzere Toplam 265.949.000.-TL. sıdır.

Bu kuruluşun gerçekleştirilmesi ile ilgili prensip kararının 1978 sonunda alınabileceği kabul edildiğinde tesisin 1980 yılının ikinci yarısında imalata geçebileceği öngörülmektedir.

Tesis, üretime geçtikten sonra yıllar itibariyle üretim kapasitesi aşağıdaki şekilde gelişecektir:

— 1980	150
— 1981	300
— 1982	600
— 1983	1000

Yerli montajcı firmaların yapmış oldukları teklifler E.G.O. Genel Müdürlüğü Otobüs Alım Projesi'nde şöyle değerlendiriliyor: "YERLİ FİRMALAR BELEDİYE TİPİ OTOBÜS İMAL ETMEMEKTEDİRLER. Şehirler arası otobüs montajıyla uğraşan OTOMARSAN firması 302 Mercedes modelini, Ercanlar firması 590 H.O. MAN modelini revize ederek belediyelere satmaktadır.

Bu firmaların belediye tipi otobüs imal etmedikleri 31.7.1978 günü Sanayi ve Teknoloji Bakanlığına, Sanayi Dairesi Başkanlığının Koordinasyonunda yapılan E.G.O. yerli montajcılar ortak toplantısında da tüm katılanlarca kabul edilmiştir.

Daha sonra yerli firmalarla yapılan görüşmeler aşağıdaki nedenlerle sonuç vermemiştir:

a) Belediye tipi otobüs imal etmemişlerdir. Yeni imalat, yeni teşvik, lisans, yan sanayii anlaşmalarını zorunlu kılmaktadır. Bu anlaşmaların ne kadar zaman alacağı ve hangi doğrultuda sonuçlanacağını kestirmek olanaksızdır.

b) Teklif veren firmalardan biri şehirler arası otobüs dahi imal etmemiştir. E.G.O.'da Aralık-1977'de işletmeye alınan münibislerin ortalama verimi % 37-40'dır. Bu rakam 1968 yılında Batı Almanya'dan alınan ve 10 yıldır çalışmakta olan otobüslerin bugünkü verimlerinin çok altındadır.

c) Teklif veren firmalardan bir tanesi ise şehirler arası otobüs piyasasını tekelinde tutan, ancak bu piyasada dahi her başvuranın hemen otobüs alamadığı bir firmadır. Tip değişikliğine gitmesi ve kapasitesini artırması zaman ve yeni yatırım gerektirmektedir.

d) Teklif veren yerli firmalardan sonuncusu ise kapasitesinin mümkün olduğunu öne sürmekle birlikte E.G.O.'nun 16.5.1977 tarihinde sipariş ettiği ve 25.8.1978 tarihinde teslim etmeye başlaması gereken 70 adet otobüsü, teslim süresi 1,5 sene geçmesine rağmen hala teslim etmemiştir. İhalenin bu koşullarda bu firmaya verilmesi hukuken de olanaksızdır.

e) Yerli firmalar ithalatın E.G.O.'ca garanti altına alınması, hatta işlemlerin E.G.O.'ca yerine getirilmesini istemektedir.

f) Yerli firmalar kredili teklif vermemişler, peşin ödeme istemektedirler.

g) Yerli firmalar eski ihalelerdeki taahhütlerinin önemli bir kısmını hala yerine getirmemişlerdir.

Bu koşullarda otobüslerin yerli firmalardan sağlanması olanaksız görülmektedir." (S. 19-20).

3.1.2 — İstanbul Belediyesi İ.E.T.T. Genel Müdürlüğü Otobüs ihalesi:

İstanbul Belediyesi İ.E.T.T. Genel Müdürlüğü toplu taşın gereksinmelerine cevap vermek üzere 600 adet düz tip ve 20 adet körüklü otobüsü kapsayan bir uluslararası otobüs satın alma ihalesine çıkmış ve bu ihaleye 7.11.1978 tarihinde 3'ü yerli ve 4'ü de yabancı olmak üzere 7 firma katılmıştır. Bu firmalar şunlardır:

Yurt dışından:

1 — Renault-Berliet (Fransız

2 — Saurer (İsviçre)

3 — İkarus (Macaristan)

4 — Roman (Romanya)

Yurt içinden:

1 — Otomarsan (Mercedes)

2 — Ercanlar (MAN)

3 — Otobüs Karoseri (Magirus-Deutz)

İ.E.T.T. ihalesine katılan firmaların teklifleri şu şekildedir:

1 — Renault-Berliet (Fransız) (Transtürk Holding)

600 Adet düz tip otobüs için teklif vermiştir.

Teklifte otobüslerin İstanbul (CİF) fiatı: 419.190 FF ve dolayısıyla 4.612.070 TL.sıdır. Kredi olanağı araştırmayı önermiştir.

2 — İkarus (Macaristan)

600 adet düz tip ve 20 adet körüklü tip için teklif vermiştir. Teklifte düz tip otobüsün FOB fiatı 46.200 Dolar. Ve körüklü tipin FOB fiatı ise 62.400 Dolardır. Böylece Nakliye, sigorta ve gümrük giderleri dikkate alınacak olursa düz tip otobüsün fiatı 2.266.769 TL.sı ve körüklü tipin fiatı ise 2.920.000 TL.sı olmaktadır. En kısa teslim süresini de teklifinde belirleyen İkarus firması ödeme emrinden 4,5

ay sonra 300 adet düz tip otobüsü teslim etmeyi taahhüt altına almıştır. Öte yandan İkarus firması otobüs satışlarının döviz karşılığı olarak değil, mal karşılığı olarak yapabilmektedir.

3 — Roman (Romanya) (MAN Lisanslı)

600 adet düz tip ve 20 adet körüklü tip için teklif vermiştir. Düz tip otobüslerin CİF İstanbul fiyatı 38.035 Dolar ve körüklü otobüslerin CİF İstanbul Fiyatı ise 57.057 Dolardır. Bu değerlere gümrük vergisi de eklendiğinde düz tip otobüs fiyatı 2.165.095 TL.sına, körüklü tip otobüs fiyatı ise 2.630-409 TL'na varmaktadır. Roman teklifinde kredi şartları % 15'i peşin ve % 85'i 6 yıl kredili, 18 ay ödemesiz devreli, % 8,5 faizli. 18 aylık ödemesiz sürenin 3 yıla çıkarılabileceği, peşin ödemenin tamamen kaldırılabileceği sonradan bildirilmiştir.

4 — Adolf-Saurer (İsviçre)

20 adet körüklü tip otobüs için teklif vermiştir. Otobüslerin CİF İstanbul fiyatı 311.062 SFR ve dolayısıyla 9.560.231 TL.sıdır. Bu teklif en pahalı tekliftir. Kredi şartları % 10 peşin, % 10 kredi mektubundan sonra ve % 80'i ise 6 ay sonra başlamak üzere yılda % 8 faizle 5 yıllık kredidir.

5 — Otomarsan (Mercedes)

Düz tip 200 adet otobüs için teklif vermiştir. Tekliflerin FOB teslim fiyatı 3.062.500 TL.sıdır. Kredi şartları % 50 peşin, % 50 12 ay taksitle ve ayda %2,5 faizli ödeme şeklindedir.

6 — Otobüs Karoseri (Magirus-Deutz)

Düz tip 200 otobüs için teklif vermiştir. Otobüs FOB teslim fiyatı 2.295.000 TL.sı olup, tüm ödemeler peşin olarak yapılacaktır.

7 — Ercanlar (MAN)

Düz tip 200 otobüs için teklif vermiştir. Otobüslerin FOB teslim fiyatı 2.394.846 TL.sıdır. Tüm ödemeler peşin olarak yapılacaktır.

Görüldüğü gibi yerli montajcı kuruluşlar 600 adet düz tip otobüsü kendi aralarında eşit olarak paylaşmışlardır. Tüm bu tekliflerin değerlendirilmesi sonunda düz tip otobüslerde en pahalı teklifi RENAULT-BERLİET firması tarafından verildiği en ucuz teklifin ise Roman (Romanya) firması tarafından yapıldığı ortaya çıkmaktadır. Yerli montajcı firmalar arasında ise en pahalı teklifi Otomarsan (Mercedes) yapmıştır. Öte yandan kredi şartları açısından en uygun teklif olarak yine Roman (Romanya) teklifi göze çarpıyor. Bu arada Macarların mal mukabili satış teklifinde bulunmaları ve en kısa zamanda otobüs teslimini taahhüt etmeleri de bu teklifin avantajlı yanlarını oluşturuyor.

Körüklü tip otobüslere gelince ,burada da en ucuz teklif Roman (Romanya) tarafından yapılmıştır. Bu arada yerli montajcı kuruluşlar montajını yapacakları her otobüs için net 40.000 Mark kadar döviz talebinde bulunmaktadırlar.

Öte yandan yine Roman (Man) ve İkarus (Macar) firmalarının ortak tesis kurulmasını da teklif haline getirmiş bulunuyorlar.

Gerek satış gerekse ortak üretim tesisleri kurma açısından en uygun tekliflerin Romen ve Macar teklifleri olmasına karşın Ankara ve İstanbul Belediyelerine kendi ihaleleri unutturulmuş, yerli montajcı kuruluşların politik baskıları sonucunda, İstanbul, Ankara ve İzmir Belediyeleri ile yerli montajcı kuruluşlar arasında DPT'nin eşgüdümünde bir PROTOKOL imzalanmıştır. Bu protokolun niteliği ve kapsamı aşağıda açıklanacaktır.

3.2 — PROTOKOL :

Temelde yerli montajcı kuruluşların çıkarlarını gözeten ve 15 Şubat 1979 tarihinde imzalanmış bulunan "Resmi" protokol'un giriş bölümünde şu açıklama yapılıyor: "IV. Beş Yıllık Kalkınma Planı ve 1979 Yılı Programında kentlerde toplu taşınma uygulamasının yaygınlaştırılması ve bu amaca dönük gereksinimlerin, ülkenin ekonomik koşulları da dikkate alınarak karşılanması ilke olarak benimsenmiştir.

Bu çerçevede Ankara, İstanbul ve İzmir Belediyeleri'nin ivedi otobüs gereksinimlerini saptamak ve üretici firmalar ile belirli bir üretim ve teslimat programı yapabilmek, GEREKLİ İÇ VE DIŞ PARA SORUNLARINI ÇÖZÜMLEMEK üzere Devlet Planlama Teşkilatı İktisadi Planlama Dairesi Başkanı ile Mali ve Hukuki Tedbirler Şubesi Müdürü'nün örgütleyiciliğinde, Maliye Bakanlığı Hazine Genel Müdürü Çetin Hacaloğlu, Yerel Yönetim Bakanlığı Müsteşarı ve İller Bankası Genel Müdür Vekili Erhan Karaesmen, İller Bankası Genel Müdür Vek. Emcet Öy, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Müsteşarı Kenan Tüzün ile Fiyat, Kalite ve Standartlar Genel Müdür Baş Yardımcısı Evin Gençosmanoğlu, E.G.O. Genel Müdürü Ethem Özbakır, Eshot Genel Müdürü adına Doruk Karaoğlu, İ.E.T.T. Genel Müdürü Suat Kumbasar ile MAN, MAGİRUS VE OTOMARSAN firmaları yetkililerinin katıldığı bir seri toplantı sonucunda aşağıdaki konular karara bağlanarak bu protokol üzerinde mutabık kalınmıştır."

Söz konusu PROTOKOL'a göre Ankara, İstanbul ve İzmir Belediyelerinin toplam gereksinimi olan 1490 adet otobüsün 505 adedini OTOMARSAN, 485 adedini MAN ve 500 adedini ise MAGURİS sağlayacaktır. Görülüyor ki 1490 adet otobüs yine "Eşit" olarak bölüşülmektedir.

Öte yandan toplam 1490 adet otobüs 2 yılda teslim edilecektir.

Protokol'un "MÜCBİR SEBEPLER" maddesinde "ilginç" hükümler yer alıyor. Şöyle deniliyor bu madde de : "Alıcı kuruluşlar ile üretici firmalar arasında bağıtlanacak sözleşmelerde teslimatı geçiktirecek mücbir sebep olarak aşağıda belirtilen hu-

suslar dikkate alınacaktır :

a) Üretici firmayı doğrudan doğruya etkileyecek doğal afetler,

b) Üretici firmada grev hali,

c) Döviz transferindeki, kamunun neden olduğu gecikmeler.

d) Bakanlar Kurulunun doğrudan otobüs üretimini aksatacak, durduracak kurumsal düzenlemeleri ile,

e) Alıcı kuruluşların sözleşme dışı nedenler ile bir hakkın kötüye kullanılması biçiminde nitelendirilecek uygulamalarından doğacak gecikmeler,

f) Bu PROTOKOL uyarınca yapılacak sözleşmelerde ihtilafların halli için merci olarak gösterilen yargı organınca mücbir sebep olarak sayılan grev ve LOKAVT'lar."

Görülüyor ki sözleşmelerde genellikle yer alan hükümlerden farklı olarak DPT eşgüdümünde imzalanan PROTOKOL'da işveren tarafından yapılacak olan LOKAVT'da mücbir sebep sayılabilmektedir.

Öte yandan yerli montajcı kuruluşların bağımlı bulundukları yabancı tekellerde işçilerin yapacakları grevler de mücbir sebep sayılmakta ve protokol'da bu husus şu şekilde yer almaktadır : "Yukarda a ve b fıkrasında sayılan haller üretici fırmanın YURT DIŞINDAKİ ANA FABRİKASINDA da ortaya çıkması halinde kabul edilecektir." (S. 6.)

PROTOKOL'un "İç ve dış finansman"la ilgili 6 ncı maddesi ise şöyledir : "Üretici firmalar bu protokol'da sözü edilen üretimi amaçlamak üzere gerekli döviz transferi talepleri (ile E.G.O., İ.E.T.T. ve ESHOT'un bu alımlar nedeniyle ortaya çıkan iç finansman gereksinmesi), bağıtlanacak teslimat programını aksatmayacak biçim ve zamanlamada Maliye Bakanlığı'nca ÖNCELİKLE gerçekleştirilecektir. Üretim programı için gerekli döviz transferlerinin yapılmasına Mart-1979 içinde başlanacaktır." (S. 8)

Bu arada genellikle şehir içi otobüs montajı yerine şehirler arası otobüs montajına yönelmiş yerli firmalar, Ankara, İstanbul ve İzmir Belediyelerine teslim edecekleri otobüslerin teknik özellikler üzerinde de açık kesin güvenceler getirmemektedirler. "İmalatın kontrolu" başlığını taşıyan 7.ci protokol maddesinde bu konu şu şekilde tatlıya bağlanıyor : "Otobüslerin daha fazla yolcu taşımaya yararlı olabilecek teknik dizayna kavuşturulması yolundaki alıcı kuruluşların talepleri 1979 yılının ikinci yarısında gözönünde bulundurulacağı ve 1980 yılında yapılacak otobüs teslimatlarında önerilen dizayn değişikliklerinin uygulanması,...

Otobüs giriş-çıkış ve otobüs içi sirkülasyonu kolaylaştırıcı otobüs kapısı genişletilmesi talebinin dikkate alınması,

Bu görüşmelerin alıcı kuruluşlarla firma bazında sonuçlandırılması,

Alıcı kuruluşların üniversiteler ve üretici firmalarla birlikte Türkiye koşullarına uyacak yeni bir otobüs tipi geliştirilmesi doğrultusunda yakın bir işbirliği içinde çalışmaların başlatılması,

Alıcı kuruluşlarla üretici firmalar arasında otobüs dizaynında yapılabilir değişiklikler, BELLİ BİR ZAMAN PERİYODU İÇİNDE GERÇEKLEŞTİRİLMESİ,

Üzerinde karşılıklı mutabakat sağlanmıştır." (S. 8-9)

Görüldüğü gibi teknik değişiklikler ancak 1979 yılının ikinci yarısında gündeme gelecek ve 1980 yılında yapılacak otobüs teslimatında bu teknik dizayn değişikliklerine yer verilebilecektir. PROTOKOL'a göre 1979 yılında yerli montajcı firmalar toplam 530 otobüs teslim etmeyi taahhüt ettiklerinden, bu otobüslere şehir içi taşın için gerekli dizayn değişiklikleri uygulanamayacaktır. Ayrıca otobüs kapıları ile ilgili dizayn değişiklik teklifleri ise sadece "DİKKATE ALINACAK"tır. ve bu arada alıcı kuruluşlarla montajcı firmalar arasında otobüs dizaynında yapılabilecek değişikliklerin "BELLİ BİR ZAMAN PERİYODU" içinde gerçekleştirileceği öngörüldüğünden konu söz yerindeyse "Encümene havale" edilmiş ve belirsiz bir zamana ertelenmiş olmaktadır.

Daha öncede belirttiğimiz gibi özelikle Sosyalist ülkeler tarafından yapılan tekliflerde otobüs alımı için uygun kredi koşulları da ileri sürülmüş bulunuyordu. Oysa yerli montajcı firmalar sadece "PEŞİN" para ile işgörmeyi kabul etmektedirler. PROTOKOL'un "İsletmelerin ödeme vecibeleri" başlığını taşıyan 9 ncu maddesinde bu konuda şu açıklama yapılıyor : "İşletmelerin teslimat karşılığı yapacağı ödemelerin düzeni iki aylık parçalar halindeki alımlar için bir Devlet bankası teminatı ile sağlanır. Teslim edilen araçların 20 gün içinde muvakkat kabulü yapılacak ve muhakkak kabülden itibaren 10 GÜN İÇİNDE ARAÇ BEDELLERİ **TAMAMEN** ÖDENECEKTİR. Ödeme mücbir sebepler olmaksızın teslimden itibaren 2 ayı aşan sürede geciktiği takdirde üretici firmalar sözleşmeyi feshetmekte serbesttir." (S. 10)

Görüldüğü gibi yerli montajcı firmalar "sermayeyi sağlam kazığa" bağlarken gerçekte kazığı belediyeler ve dolayısıyla emekçi halkımız yemiş olmaktadır.

IV — PROTOKOL'UN ELEŞTİRİSİ :

4.1 — PLAN İLKELERİ AÇISINDAN :

Daha öncede değinildiği gibi IV. Beş Yıllık Kalkınma Planında "Kent içi taşın" başlığı altında yer alan temel politika ilkesinde şöyle denilmekteydi : "Kent içi taşın projeleri öncelikle ele alınacak ve özendirilecektir. Belediyelerin varolan yurt içi potansiyel ile birikimden de yararlanarak otobüs ve

benzeri taşıtlarla donanımlarının sağlamaları özendirilecektir." (S. 202)

Burada "Varolan yurt içi potansiyel"den sadece yerli montajcı firmaların güdük potansiyelleri anlaşılacak olursa sorun çok basite indirgenmiş olur. Oysa bu temel politika ilkesi kamunun ve özellikle belediyelerin varolan imalat potansiyellerinin bütünü ile değerlendirmek zorundadır. Çünkü bilindiği gibi özellikle büyük belediyeler uzun yıllardır satın aldıkları otobüslerin bakım ve onarımını yaptıkları, hatta daha ilerde ayrıntılı bir biçimde açıklanacağı gibi, çok kereler bu otobüslerde şehir içi taşın gereksinmelerine cevap verebilmek için belirli dizayn değişikliklerinin kendi olanakları ile gerçekleştirebildiklerinden dolayı önemli bir potansiyele sahiptirler, ve her durumda bu potansiyelden de sonuna kadar yararlanmak gerekir. Oysa PROTOKOL'un gerçekleşme biçimi sadece yerli montajcı kuruluşlardan yararlanmayı öngörüyor ve böylece IV. Beş Yıllık Kalkınma Planında yeralan "KAYNAKLARIN İSRAF EDİLMEMESİ" temel politikası da ihlal edilmiş oluyor.

Öte yandan yine aynı planın "HEDEFLER" bölümünde: "OTOBÜS ÜRETİMLERİNDEKİ TEVSİ YATIRIMLARINDA BÜYÜK KENT BELEDİYELERİNİN SERMAYEYE KATILMALARI ÖNCELİKLE GÖZETİLECEKTİR". (S. 446) denilmektedir. Oysa gerçekleşen PROTOKOL bu önceliği hiçbir şekilde dikkate almamış, belediyeleri bir kenara itmiştir. Böylece IV. Beş Yıllık Planda yer alan bir diğer ilke de temelde ihlal edilmiş olmaktadır.

4.2 — TEKNİK AÇIDAN DEĞERLENDİRME :

Ankara Belediyesi E.G.O. Genel Müdürlüğü tarafından Kasım-1978'de hazırlanan ve "Türkiye'de montajı yapılmakta olan ve belediye tipi olduğu öne sürülen otobüslerin teknik yönden sakıncalarına ilişkin rapor" adını taşıyan teknik değerlendirme de "Türkiye'de otobüs montajı yapan firmaların incelenmesi" ara bağlığı altında şu değerlendirme yapılıyor: "Ülkemizde otobüs montajı yapan firmalar (Otomarsan, Ercanlar ve Otobüs Karoseri şirketleridir). Kuruluşumuz bu üç firmadan da araç satın almış, ilişkide bulunmuş, bu nedenle bu firmaları çok yakından tanıma olanağına sahip olmuştur. Öncelikle belirtmek gerekirki : Bu firmaların işyerleri bir otobüs fabrikası değil, orta büyüklükte tamirhane görünümündedir. Mühendislik hizmetlerinin esas alındığı dizayn araştırma-geliştirme ve kalite kontrol üniteleri yok denecek durumdadır. Çalışma sistemleri gelişigüzel yapılmaktadır. Montajını yaptıkları otobüsler ise kesinlikle belediye tipi otobüs değildir. Zira; tüm firmalar şehirler arası otobüsün iç koltuk düzenini ve kapılarını değiştirip; belediye tipi otobüs satmaktadırlar. Esasen montajını yaptıkları otobüslerin belediye tipi olmadığını kendileri de kabul etmektedirler. Örneğin; 31.7.1978 günü Sanayi ve Teknoloji Bakanlığından, Sanayi Dairesi Başkanlığının koordinatörlüğünde yapılan E.G.O.-Yerli Montajcılar ortak toplantısında Türkiye'de belediye tipi otobüs üretilmediği tüm katılanlarca kabul edilmiştir." (S. 3)

Görüldüğü gibi E.G.O. teknik raporu gerek Otomarsan'ı, gerekse Ercanlar ile Otobüs Karoseri firmalarının bir otobüs fabrikası olarak değil de "Orta büyüklükte tamirhane" olarak tanımlamaktadır. Bu "Orta büyüklükteki tamirhaneler" de dizayn, araştırma-geliştirme ve kalite kontrol birimleri yok denecek durumdadır, ve hepsinden önemlisi montajını yaptıkları otobüsler KESİNLİKLE BELEDİYE TİPİ OTOBÜS DEĞİLDİRLER.

E.G.O. Genel Müdürlüğünün söz konusu teknik raporunda yerli montajcı firmaların kapasitelerinin belediyelerin gereksinmelerine cevap vermeyeceği belirtilmekte ve bu husus şu şekilde açıklanmaktadır: "Biran için yerli firmaların montajını yaptıkları otobüslerin belediye tipi olduğunu varsaysak bile anılan firmaların yeter sayıda otobüs montajı yapmaları olanak dışıdır. Zira, Otomarsan A.Ş. yılda şehirler arası tip 600 adet 0302 Mercedes otobüs montajı yapmakta, şehirler arası çalışan firmaların dahi ihtiyacını karşılayamamakta anılan firmaları aylarca sırada bekletmekte, KARABORSAYA NEDEN OLMAKTADIR. Geriye yılda 360 adetle Ercanlar A.Ş.'nin montajını yaptığı 590 HO MAN otobüsler kalmaktadır. Bu firmanın da belediyelerin gereksinimi olan sayıda otobüs mantajı yapmasının olanaksız olduğu açıktır." (S. 4)

Türkiye'de montajı yapılan otobüslerin belediye tipi olmadıklarına ilişkin olarak aynı teknik raporda şu görüşler ileri sürülüyor: "Belediye tipi olarak imal edilen ve halen kullandığımız Bussing marka otobüslerle montajı belediye tipi olarak yapılmamış olan ve yerli firmalardan temin edilen Mercedes ve Man marka otobüslerin çeşitli yönleriyle mukayese (edelim) :

Yolcu kapasitesi :

Bussing, Man ve Mercedes otobüslerin yolcu kapasiteleri aşağıda verilmiştir;

	Bussing (Kişi)	M.A.N. (Kişi)	MERCEDES (Kişi)
Oturacak yer	36	30	39
Ayakta yer	85	32	18
Toplam	**121**	**62**	**57**

Görüldüğü gibi yolcu kapasitesi itibariyle belediye tipi olarak imal edilen bir Bussing otobüs, montajı belediye tipi olarak yapılmayan M.A.N. ve MERCEDES otobüslerinin iki tanesine bedeldir. Trafiği son derece sıkışık yolcu potansiyeli her kesimde yoğun olan Başkent Ankara'da belediye tipi olan Bussing otobüslerinin sadece bu özelliğinin

bile ne kadar önem taşıdığı ortadadır. Konunun, Anayatırım, tamir-bakım, işletme masrafları ve benzeri yönlerden de ele almaya gerek olmayacak kadar açık olduğu görüşündeyiz. " .S.4-5)

İç kaltuk düzeni ve kapı konumu ile ilgili olarak E.G.O. Teknik raporunda şu değerlendirme yapılıyor; "Bilindiği gibi görünüş olarak belediye tipi otobüslerle şehirler arası tip otobüsler arasındaki en belirgin iki farklılık iç koltuk düzeni ve kapıların konumudur. Aslında yerli firmaların Türkiye'de yaptıkları da iç koltuk düzeninin ve kapı dizaynını değiştirmekten ibarettir. Bunların dışında yaptıkları kayda değer bir değişim yoktur. Ne varki, kapı dizaynını da belediye tipi otobüstekiler gibi yapamamaktalar, bu yüzden uygulamada büyük sorun doğmaktadır." (S.5)

Yine aynı şekilde sahanlık, araca-inme binme yüksekliği kapı genişliği bakımından Otomarsan ve Ercanlar tarafından montajı yapılan otobüslerin çok yetersiz oldukları aynı raporda kanıtları ile birlikte belirtilmektedir.

Bütün bu dizayn bozukluklarından çok daha önemlisi yerli montajcı kuruluşların montajını yaptıkları otobüslerin fren, genel arıza, diferansiyel ve ön düzen bakımından taşıdıkları sorunlardır. Örneğin fren ve debriyaj konusunda E.G.O. Teknik raporu şu bilgileri veriyor : "Belediye tipi otobüslerde en önemli unsurlardan ikisi de fren ve depriyaj sistemleridir. Çünkü kent içi ulaşımında çalıştırılan bir otobüs ile kent dışında çalıştırılan otobüste kullanılan fren ve debriyaj sayısı arasında mukayese edilemeyecek derecede büyük fark olduğu açıktır. Hele Ankara gibi trafiğin çok sıkışık olduğu bir kentte ...." (S.8)

E.G.O. Teknik Raporunda verilen bilgilere göre 1.1.1978-31.10.1978 tarihler arasındaki 10 aylık bir dönemde, ekonomik ömrünü doldurmuş 10 yıllık belediye tipi Bussing otobüsleri araç başına, balata değişimi dışında ortalama 4,35, Mercedes otobüsleri 12,86 ve Man otobüsleri ise 5,48 fren arızası yapmıştır. (Ek-4)

Fren balatası değişimi ile ilgili olarak verilen bilgiler ise yine 1.1.1978-31.10.1978 tarihleri arasındaki 10 aylık dönemde Bussing araçları için bu değerlerin araç başına ortalama 6,31, Mercedes otobüsler için 8,72, ve Man, Otobüsler için ise 6,70 olduğunu ortaya koyuyor.

E.G.O. Teknik raporu "Diferansiyel" konusunda şunları söylüyor : "Taşıtlarda aktarma organlarının en önemlilerinden birisi de şüphesiz diferansiyeldir. Ne var ki; Türkiye'de montajı yapılan otobüslerin belediye tipi olmadığını kanıtlayan noktalardan birisi de diferansiyel olmaktadır. Çünkü henüz ortalama 2,5 yaşında olan 195 adet Man otobüsten bugüne değin 40 tanesi diferansiyel dağıtmıştır. Belediye tipi olan Bussing otobüslerine nazaran son derece zayıf imal edilmiş istavrozlar kırılmakta, kırık istavroz parçaları dişlileri tahrip etmekte ve diferansiyelin dağılmasına, kulanılmaz hale gelmesine neden olmaktadır." (S.8)

E.G.O. Teknik raporu, ayrıca motor, kalorifer tertibatı ve elektrik donanımları açısından da, yerli montajcı firmalar tarafından imal edilen otobüslerin çok yetersiz olduğunu kanıtlarıyla ortaya koyuyor.

Diğer konularda ortaya çıkan sorunlarla ilgili olarak E.G.O.Teknik raporunda şu ilginç saptamalar yer alıyor : "Ercanlar firmasından temin edilen 195 adet Man otobüslerin yarısına bir tip, diğer yarısına başka tip yağ filtresi konmuştur. Tamir bakım ve malzeme temini açısından bunun sakıncası açıktır. Bu durum da firmanın sistemli bir şekilde değil, gelişigüzel çalıştığı ve araçlara ne bulursa onu taktığını göstermektedir." (S.11)

Aynı şekilde : "Kalitesiz malzeme ve teknolojik kurallara uyulmadan imal ve monte edildiğinden 195 adet Man otobüsün tümünde makas U bağlantıları ve göbek saplamaları kesmiştir. Olay karşısında firma yetkilileri: "biz ne yapalım; yan sanayiden bu kadarını temin edebiliyoruz" demişlerdir." (S.11)

Ve yine : "Şasi takoz lastikleri şimdiye dek 95 adet Man otobüste yarılmış ve aynı olay diğerlerinde de sürmektedir. Firma daha kalitelisini göndereceğini söylemiş ise de sözünü yerine getirmemiştir." (S.11).

Devam edelim : "Bir milimetre adi saçtan imal edilmiş Man susturucuları kalitesiz malzeme ve işçilikle imal edilen mazot deposu iç perdeleri kısa sürede kullanılmaz hale geldiğinden şimdiye kadar kuruluşumuz atelyelerinde 1,5 milimetreli saçtan imal edilerek 50,e tanesi yenilenmiş ve yenileme çalışmaları sürdürülmektedir.

Bu aksaklıklar karşısında da firma yetkilileri : Anılan parçaları yan sanayiden temin ettiklerini, kendilerinin kusurlu olmadıklarını söyleyebilmişlerdir" (S.11-12).

Aynı şekilde: "Bijon somunları Man araçlara bir bölümü şapkalı, bir bölümü şapkasız olarak takılmıştır. Şapkalı somunlara anahtar tam oturmamakta, kısa sürede somunu bozmakta, jant zarar görmektedir.

Tüm istemlerimize karşın firma şapkasız somun vermediğinden 95 aracın somunu (95X32 = 3040 adet) kurulusumuz atelyelerinden imal edilerek yenilenmiştir" (S.12).

Ve yine kural olarak vantilatör gerdirme kasnaklarına kapalı rulman konulur. Yarı yarıya ucuz olduğu için Ercanlar Firması Man otobüslere grösörlüksüz açık rulman koymuştur. Yağlama olanağı olmayan rulmanlar kısa sürede sarınca da firma yetkilileri: "şartnamemizde kapalı tip rulman konacak diye bir kayıt yok' demek suretiyle demogoji yap-

mışlar, binlerce parça hakkında teker teker şartname hazırlamanın olanaksız olduğunu, esasen böyle bir yöntemin de bulunmadığını bilmezlikten gelmişlerdir.

Tüm rulmanlar kuruluşumuzca yenilenmiştir." (S.12).

Tüm bu açıklamaların ışığında E.G.O. teknik raporunda şu kaçınılmaz sonuca varılıyor: Baştan beri yaptığımız açıklamalardan da görüleceği üzere Türkiye'de :

1 — Yolcu kapasitesi,
2 — Motortipi,
3 — Kapı genişlik ve tipi,
4 — İç dizayn,
5 — Fren, debriyaj dizayn ve standartları,
6 — Kullanılan parça kalitesizlikleri,
7 — Arıza oranlarının yüksekliği
8 — Onarım güçlükleri,
9 — Araştırma, geliştirme ve kalite kontrola yer verilmeyişi gibi ana nedenlerle belediye tipi otobüs montajı yapılmamakta, şehirler arası otobüs modelleri belediye tipi otobüslere benzetilmeye çalışılmaktadır. Bu gerçek yerli montajcı firmalarca da kabul edilmiştir." (S.13).

Aynı şekilde: "Özellikle döviz dar boğazında bulunduğumuz bir dönemde otobüslerimizin yerli temini elbetteki içtenlikle arzulanan bir konudur. Ancak, istemekle gerçekleştirmek arasındaki farkı duygusallıktan arınmış olarak değerlendirmek zorunluluğu vardır.

Derme-Çatma yöntemlerle Türkiye'de belediye tipi otobüs imal edildiği görüntüsünü vermek TEKEL durumundaki firma sahiplerini menmun etmekten ötede bir işe yaramadığı gibi ülkemiz her yönden zarara sokulmaktadır.

Şöyleki :

a) DIŞA BAĞIMLILIK GENE SÜRMEKTEDİR.
b) Döviz tasarrufu çok sınırlıdır.
c) Türkiye'de imal edilen bir bölüm parça yukarıda sergilediğimiz gibi yeniden imal edilmekte, işletme masrafları yükselmekte, hizmet aksamaktadır.
d) Türkiye'de gerçek biçimde otobüs imali kösteklenmekte, yıllar geçmesine karşın herhangi bir gelişim olmamaktadır." (S.14).

Bu gerçekler karşısında E.G.O. Genel müdürlüğü şu çözümü öneriyor : "Kuruluşumuz: gereksinmesi olan gerçek belediye tipi otobüs satın almakla bugünkü acil sıkıntı giderilecek ve önümüzdeki yıllarda Ankara, İstanbul, İzmir ve Adana belediyelerinin olanakları birleştirilerek kurulacak fabrikada, montaj değil, gerçek üretim yapılacaktır." (S.14).

4.3 — MALİ AÇIDAN DEĞERLENDİRME :

Yerli montajcı kuruluşların teklifleriyle diğer tekliflerin mali açıdan karşılaştırılmasına daha önce değinilmiş bulunulmaktaydı. Burada bu konuyu biraz daha ayrıntılı bir biçimde açmak ve bir örnekle gerçeği kanıtlamak istiyoruz. Bu örnek ROMAN III UD otobusü ile yerli olarak montajı yapılan Man 590 HO otobüsünün karşılaştırılması örneği :

Kapasite karşılaştırması :

Otobüs tipi	Oturacak yer (Adet)	Ayakta duracak yer (Adet)	Toplam Yolcu Taşıma Kapasitesi
ROMAN III UD	18	76	94
MAN 590 HO	25	35	60

Görüldüğü gibi normal koşullarda ROMAN III UD otobüsü MAN 590 HO otobüsünden 34 yolcu daha fazla taşıyabilmektedir. Bir otobüsün günde ortalama 15 sefer yaptığı varsayılacak olursa bir ROMAN III UD otobüsünün günde MAN 590 HO otobüsüne kıyasla 510 daha fazla yolcu taşıyacağı ortaya çıkar.

Öte yandan ROMAN III UD otobüsleri belediye hizmetlerine göre imal edildiğinden sıkışık trafiklerde bile rahatça kullanılabilmektedir. Oysa MAN 590 HO otobüsü, daha önce de belirtildiği gibi uzun yola göre dizayn edilmiştir.

Olaya "döviz tasarrufu" açısından baktığımızda da durum yerli montajcı kuruluşların lehine görülmemektedir. Şöyleki: Bir ROMAN III UD otobüsü komple ithal edildiğinde FOB bedeli 37.355 dolar iken, bir adet MAN tipi otobüs imali için yaklaşık 40.000 DM döviz girdisine gerek vardır. Gerçek maliyetleri karşılaştırdığımızda ortaya çıkan tablo şudur :

Maliyet Unsuru	ROMAN III UD (Komple İthal Halinde)	MAN 590 HO
F.O.B. Bedel	37.355.— $	
Nakliye T. Sigorta	1.300.— $	
CIF Bedel	38.665.— $	
Gümrük Vergileri	30.537.— $	
TOPLAM	**69.192.— $**	
Toplam (TL) sı maliyet (Ankara veya İstanbulda)	1.764.407 TL. sıdır	2.394.846 TL.

Yukardaki değerlerden anlaşılacağı gibi ROMAN III UD tipi bir otobüsün belediyelere maliyeti, gümrüklü olarak bile 590 HO tipi yerli otobüsten çok daha düşük oluyor.

Otobüslerin mukayesesini fiyat/yolcu olarak yaptığımızda ve otobüslerin 10 yıl olarak kabul ettiğimizde sonuç şu şekilde olacaktır :

	ROMAN 111 UD	MAN 590 HO
Günlük Yolcu Taşıma Kapasitesi : (Bir otobüs) (günde yaklaşık 15 sefer)	1410 yolcu/gün	900 yolcu/gün
Yıllık Yolcu Taşıma Kapasitesi (1 otobüs) (1 yıl = 300 gün)	423.000 yolcu/yıl	270.000 yolcu/yıl
10 yıllık Yolcu Taşıma Kapasitesi	4.230.000 yolcu	2.700.000 yolcu
Yolcu başına maliyet (İşletme masrafları hariç)	1.764.407 TL./ 4.230.000 = 41,7 krş.	2.394.846/2.700.000 = 88,7 krş

Buraya kadar verilen karşılaştırmalar ROMAN 111 UD otobüs ile MAN 590 HO otobüsü için yapılmıştır. Diğer yerli tipler olan Mercedes ve Magiruz için de bu karşılaştırmalar yapıldığında farklılığın daha da büyük olduğu ortaya çıkacaktır.

4.4 — PROTOKOL'UN "DIŞA BAĞIMLILIĞI" PEKİŞTİRMESİ AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ :

Devlet Planlama Teşkilatının eşgüdümünde imzalanan protokol'un "Dışa Bağımlılığı artırmayacağını belirleyebilmek için ilk olarak taşıt araçları sanayiinin ve özel olarak otobüs montajı yapan firmaların sermaye yapısını incelememiz gerekir. Bu inceleme yapıldığında taşıt araçları adı altında ülkemizde montajı yapılan kamyon, kamyonet, otobüs, minibüs, midibüs montajcısı kuruluşların hemen hepsinin dışa bağımlı oldukları ortaya çıkacaktır.

Otobüs montajı ile ilgili olarak bu değerlendirmeyi yaptığımızda ortaya çıkan tablo şudur :

Şirketler	Sermayede Payı olan Aile Holdingleri	Yabancı Ortak ve Sermaye Payı		Montaj Kapasitesi
Otomarsan	Has-Mengerler	Mercedes	% 36,0	700
Man	Ercanlar	Man	% 33,3	250

(Kaynak : IV. Beş Yıllık Kalkınma Planı Karayolu Taşıt Araçları Özel İhtisas Komisyonu Raporu Sayfa 20/1)

Öte yandan Otobüs Karoseri firması ise bilindiği gibi Magiruz- Deutz lisansı ile montaj yapmaktadır.

Yukarda yer alan şirketlerin daha ayrıntılı olarak incelediğimizde yabancı sermayenin ve yerli ortakların durumu şöyle belirleniyor :

1 — Man Kamyon ve Otobüs Sanayi A.Ş. :

1966 yılında 20 Milyon TL. sermaye ile kurulan şirketin bugünkü sermayesi 54 Milyon TL. sıdır. Şirketin ortakları ve iştirak oranları şöyledir :

Ercanlar otomotiv Ticaret A.Ş.	: %	46,7
Man Maschinenfabrik Augsburg Nürnberg	: %	30,2
Tercan Yatırım Holding A.Ş.	: %	17,1
Diğer ortaklar	: %	6,0
Toplam :	**%**	**100,0**

Görüldüğü gibi bu şirketin sermayesinin % 30,2'si (1978 yılı sonu itibariyle) yabancı sermayedir. Öte yandan ortaklık sermayesinde en yüksek pay bir yerli tekel olan Ercanlar Holding'e alt bulunmaktadır.

2 — Otomarsan Otobüs ve Motorlu Araçlar Sanayii A.Ş. :

Şubat-1977 tarihinde 26,5 Milyon TL. lık sermaye ile kurulan şirketin ortakları :

Daimler-Benz A.Ş.
Mengerler T.A.Ş.
Kadir Hasoğlu Kollektif Şirketidir.

Bu kuruluşta sermayenin % 36'sı Mercedes'e (Daimler-Benz'e ait)

Ve yine Man örneğinde olduğu gibi Otomarsan'ın da en önemli iki ortağının iki yerli tekel yani Has ve Mengerler Holding olduklarını görüyoruz. Öte yandan bilindiği gibi Has Holding aynı zamanda İstanbul Bankası'na da egemen bulunuyor.

3 — Otobüs Karoseri Sanayii ve Turizm İşletmesi A.Ş. : (Magiruz-Deutz)

Sermayesi 100 milyon TL. olan Otobüs Karoseri motor ve aktarma organlarını ithal etmek suretiyle otobüs montajı yapmaktadır. Montajda Magiruz-Deutz lisansı kullanılmaktadır.

Bu kuruluş Otomarsan ve Man kadar güçlü görülmese bile şu anda mensup olduğu çıkar grubunun politik ve ekonomik etkinliği nedeniyle gelecekte büyük gelişmelere gebe görülmektedir. Daha ön-

ce de değindiğimiz gibi Otobüs Karoseri Garanti Bankası kanalıyla Koç Holding'in egemenliği altına girmiş bulunmaktadır. Bilindiği gibi tipik bir montajcı kuruluş olan Magiruz-Deutz, "rahmetli" Menderes'in terzisi İzzet bey tarafından kurulmuş ve daha sonraları bu kuruluş aldığı kredileri ödeyemediği için Garanti Bankası'nın egemenliği altına girmiştir. Garanti Bankasının Koç Holding'in egemenliğine girmesi ile birlikte Otobüs Karoseri'de Koç'un malı olmuştur. Bu oluşum tek başına ele alındığında önemli bir gelişme olarak değerlendirilmeyebilir; fakat, Koç Holding'in otomotiv sanayiinin diğer dallarındaki etkinliği ile birlikte dikkate alındığında ortaya çok çarpıcı bir tablo çıkıyor. Bilindiği gibi Koç Holding otomotiv sanayiine temel girdi üretecek olan Asil Çelik sahipleri arasında bulunuyor. Öte yandan yine otomotiv yan sanayii niteliğindeki Mako ve Dörttaş şirketleri de Koç Holding'in egemenliği altındadırlar. Nihai ürün açısından işe bakılacak olursa Koç, Anadol otomobil ve Ford Kamyonet üreten Otosan'a, çekici ve fiat kamyonu üreten Otoyol'a sahip bulunmakta Fiat lisansıyla traktör üreten Türk Traktör'de ve yine Fiat lisansıyla otomobil imal eden Tofaş'ta etkin bir güce sahip bulunmaktadır. Koç Holding şimdi de Otobüs Karoseri ile Otobüs alanına da el atmış oluyor. Böylece Koç Holding otomotiv sanayiinde temel girdilerden başlamak suretiyle yan sanayii, nihai ürünleri ve pazarlamayı da kapsayan dikey bir entegrasyonla çok etkin bir ekonomik güç oluşturmakta, söz yerindeyse Türkiye'nin General Motors'u olmağa aday bulunmaktadır.

Otobüs montajından bulunan kuruluşları genel olarak değerlendirdiğimizde ortaya çıkan temel gerçekleri şu şekilde sıralayabiliriz :

— Holding yapısındaki aile şirketleri otobüs montaj kapasitesinin % 100'üne sahip bulunuyorlar.

— Otobüs montaj kapasitesinin % 82'sini yabancı ortaklı Holding yapısındaki aile şirketlerine aittir.

— Ülkemizde otomotiv sanayiinde montaj ve imalat çalışmalarına başlanılmasından bu yana çeyrek asır geçmesine rağmen yukarıda yer alan kuruluşların hiç birisi imalat kapasitesi açısından ekonomik ölçekte değildirler.

— Tüm otomotiv sanayiinde olduğu gibi otobüs montajı yapan kuruluşlarda yatırım ve işletme sermayesi için gerekli paranın büyük bir bölümünü, kaynağı küçük tasarruf sahiplerine ait olan orta vadeli krediler şeklinde sağlamışlardır.

— Dış alımını yaptıkları makina, donatım ve hatta ham maddeler için gümrük vergisi ödememişlerdir.

— Kurdukları bayilik teşkilatları aracılığıyla ihtiyaç sahiplerine MONTAJINI yaptıkları taşıt araçlarını yurt dışı fiatların 3-4 katı üzerinden satmışlardır.

— Aynı satış düzeniyle 2-3 yıl sonra teslim etmeyi vaadettikleri taşıt araçları için ihtiyaç sahipleri faizsiz olarak milyarlarca lira avans almışlardır.

İŞTE D.P.T.'NİN EŞGÜDÜMÜNDE İMZALANAN PROTOKOL BU ÇIKAR ÇEVRELERİNE YENİ ÇIKAR ALANLARI AÇIYOR.

V — T.M.M.O.B. İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI İLE MAKİNE MÜHENDİSLERİ ODASI'NIN ÇÖZÜM ÖNERİSİ :

Buraya kadar yapılan değerlendirmeler D.P.T.'nin eşgüdümünde imzalanan protokolun büyük belediyelerin toplu taşım gereksinmelerine cevap verebilmesini sağlayabilme açısından hiç te yeterli bir nitelik taşımadığını ortaya koyuyor. Bu protokol plan ilkelerinin ihlali anlamına gelebileceği gibi aynı zamanda teknik açıdan çok sakıncalı otobüsleri monte eden, yabancı sermaye ortaklı Holding niteliğindeki aile şirketlerine, işçi ve emekçilerin sırtından sağlanan değerlerle oluşturulmuş bulunan milyarlarca lirayı kaynak olarak akıtıp duruyor. Böylece sözde yerli sanayii teşvik, kapasite kullanımını teşvik, işsizliği önlemeyi teşvik gibi bir takım gerekçelerle Devlet, yerli tekelci sermayenin daha da palazlanmasına aracılık etmiş ya da ettirilmiş oluyor. Bu gerçeklerin ışığında temel olarak benimsenmesi gereken ilke şöyle belirleniyor :

OTOMOTİV SANAYİİNİN DIŞA BAĞIMLI, EKONOMİK BÜYÜKLÜKLERDEN YOKSUN, DÖVİZ TÜKETİCİ, SAĞLIKSIZ YAPISI GÖZ ÖNÜNDE TUTULDUĞUNDA VE ÖZELLİKLE OTOMOTİV SANAYİİNDE ETKİN OLAN KURULUŞLARIN TÜM KAPİTALİST ÜLKELERDE OLDUĞU GİBİ POLİTİK BİR GÜÇ OLUŞTURDUKLARI DA DİKKATE ALINDIĞINDA KAMUNUN TAŞIT ARAÇLARI ÜRETİMİNE GİRMESİ ZORUNLUDUR. Bir defa bu ilke benimsendikten sonra kamunun hangi biçim ve yöntemlerle taşıt araçları üretimine gireceği de kolaylıkla saptanabilir. Bilindiği gibi bu gün kendisine verilen projeler itibariyle motor ve aktarma organları üretecek bir kamusal kuruluş vardır, ve bu kuruluşun adı da TÜMOSAN'dır. Kamu taşıt araçları üretimine temel bir örgüt olan TÜMOSAN kanalıyla girebilir ve girmelidir de.

Bilindiği gibi motor ve aktarma organları imal edildikten sonra geriye imali motor ve aktarma organlarına kıyasla çok daha basit ve kolay olan şasi, karoser, elektrik donatımı ve benzeri gibi imalat kalemleri kalacaktır. Dolayısıyla motor ve aktarma organları üreten TÜMOSAN kamunun otobüs üretimindeki temel örgütü olma niteliğini kendisine tanınan işlevlerden almaktadır. Kamunun taşıt araçları üretimine girişinin temel örgütü TÜMOSAN olarak belirlenince diğer yandaş örgütlerin hangileri olabileceği gündeme gelir. Bu yandaş örgütler de kaçınılmaz olarak Ankara, İstanbul, İzmir, Adana, Bursa gibi büyük belediyeler olacaktır. Diğer bir deyişle TÜMOSAN'la birlikte büyük belediyeler doğrudan doğruya ülke koşullarına uygun şehir içi otobüs üretecek bir kamusal kuruluşu birlikte oluşturabilirler, ve oluşturmalıdır. Bu kamusal yatırımın gerçekleşmesinde kendi ülke koşullarına uygun tip ve biçimde şehir içi otobüs üretimini gerçekleştirmiş bulunan Sosyalist ülkelerdeki teknik bilgi ve deneyimden yararlanılması bir ilke olarak benimsenmelidir. Böyle bir çözüm sonunda toplu taşın gereksinmelerine kamu eliyle cevap verilebileceği gibi aynı zamanda işçi ve emekçilerden elde edilen değerlerin yabancı sermaye ortaklığı, ekonomik ölçekten uzak şehir içi tipi otobüs üretmeyen aile holdingi niteliğindeki yerli tekelci montajcı firmalara aktarılması önlenecek ve bu arada ithalatı sürekli bir çözüm biçimi olarak ileri süren "İthalat Lobileri"nin etkinliklerinden de kurtulunmuş olacaktır.

Bu arada büyük belediyelerin acil toplu taşın gereksinmelerine cevap verebilmek için bir yandan Başkent Ankara'da olduğu gibi diğer kamu taşıt araçlarından yararlanılırken özellikle sosyalist ülkeler tarafından yapılan ve gerek teknik ve gerekse mali açıdan çok avantajlı bir nitelik taşıyan dış alım olanakları da sonuna kadar değerlendirilmelidir.

———oOo———

ereğli demir-çelik fabrikaları t.a.ş. II. kademe tevsii projesi ile ilgili gerçekler (*)

Sayın Başbakan Bülent Ecevit "Mühendislik hizmetleri ihracı" ile ilgili olarak bir süre önce kamu oyuna şu açıklamaları yapıyordu :"Türkiye-nin döviz dar boğazını, dış ödemeler dengesi sorununu çözmesi sanayi ihracat potansiyeli ile ölçülmemelidir. Bir yandan potansiyel geliştirmeye tam değerlendirilmeye, çalışılmalıdır. Ama bir yandan Türkiye'nin başka olanakları Türkiye'nin MÜHENDİSLİK HİZMETLERİ ihracı yoluyla dış ödemeler sorununu büyük ölçüde sadece onunla çözme olanağı var. Mesela benim 1976'da bildiğim rakam, Güney Kore'nin Suudi Arabistan'a mühendislik hizmetleri yolu ile elde ettiği döviz 1 milyar dolar yılda... Şimdi bir yandan hizmet ihracını, mühendislik ve müteahhit hizmeti ihracını bir yandan turizm, bir yandan da tarımımızın, hayvancılığımızın olanaklarını tam değerlendirme halinde, Türkiye sanayi yapısında gerekli değişiklikleri hızla yapmasa bile döviz dar boğazımızı aşabileceğimize inanıyorum."

Sayın Başbakan'ın özellikle mühendislik hizmetleri ihracı hakkındaki saptaması genel olarak doğrudur. Mühendislik hizmetleri kapsamında, barajlar, sulama tesisleri, limanlar, yol, demiryol ve köprüler yapımında teknik bilgi birikimi ve iş gücümüz önemli bir düzeye ulaşmıştır. Ve hatta, büyük sanayi tesislerinden önemli bir kısmında teknoloji transferi, Know-How'a, lisans ve benzerine gereksinim duyulmadan kendi teknik bilgi ve deneyim birikimimiz ile gerçekleştirebileceğimiz pek çok alan vardır. Örneğin Demir-Çelik konusunda İskenderun Demir-Çelik Fabrikası ile Karabük ve Erdemir fabrikalarının kuruluş ve işletmelerinde teknik bilgi ve deneyime sahip bulunan işgücüyle hem adı geçen tesislerimizde hem de öngörülen yeni demir çelik tesislerindeki mühendislik hizmetlerinin yerine getirilebilmesi olanağı vardır. Öte yandan özel müşavirlik-mühendislik bürolarının bir kısmında da sanayi projelerinin gerçekleştirilmesi için gerekli teknik bilgi ve deneyim oluşmuş bulunmaktadır.

(*) 25.3.1979 tarihinde yapılan Basın Toplantısı

1 — EREĞLİ DEMİR VE ÇELİK FABRİKALARI T.A.Ş. II. KADEME TEVSİİ PROJESİ MÜHENDİSLİK ANLAŞMASI :

1 — Anlaşmanın Kapsamı :

Ereğli Demir ve Çelik Fabrikaları T.A.Ş. ile Nippon Kokan K. (Japon) firması arasında, 2 Haziran 1977 tarihinde, 1- "Mühendislik Hizmetleri anlaşması imzalandı. Bu anlaşmanın kapsamına :

Ham Madde Maniplasyonu ve Stoklama
Yüksek Fırın Sobası
Yüksek Fırın Körüğü
Hurda Hazırlama
Slab Döküm
Sıcak Haddelenmiş Mamul İkmali
Soğuk Haddelenmiş Mamul İkmali.
Soğuk Haddeleme
Yardımcı İşletmeler ve Genel Hizmetler
Kok Fırınlarının Fenol Tasfiyesi
Sinter Fabrikası için Toz Filitresi
Fabrika için Kanalizasyon Tesisi, ile ilgili mühendislik hzmetleri giriyordu.

Söz konusu mühendislik hizmetleri ise, anlaşmaya göre, şu şekilde tanımlanıyordu :

Proje İdaresi
Genel Mühendislik
Spesifikasyonların ve Malzeme Listelerinin Hazırlanması ve Geliştirilmesi.
Mühendislik Kontrolu ve Koordinasyon
Tedarik, Takip ve Kontrol
Nakliyat ve Sikorta İşlerinin Kontrolu
İnşaat İdaresi
Programlama ve Bütçe Kontrol
Start-up ve Kabul İşleri Nezaretçiliği.

2 — Anlaşmanın ücretlerle ilgili hükümleri :

Anlaşmanın yürürlüğe girdiği tarihten itibaren 48 ay içinde bitirilmesi öngörülen mühendislik hizmetleri için Nippon Kokan K. firmasına dövizle yapılacak olan ödemeler şu şekildedir :

Toplam-Adam Saat ücreti	3.300.000 Dolar
Sabit Ücret	1.600.000 Dolar
Eskalasyon (tahmini)	500.000 Dolar

Gayrimelhuz	1.600.000 Dolar
Geri ödenecek masraflar	1.000.000 Dolar
Toplam	8.000.000 Dolar

Bu ödemeler resmi kur üzerinden yaklaşık olarak 200 milyon TL. sı. Karaborsa değerinden ise 400 milyon TL. lık bir ödeme demektir. Yukarıda belirtilen ödemelere Nippon- Kokan K.'nın telgraf, telefon, teleks, posta, özel ulak ve haberci hizmet masrafları ile iş için yapılan ulaşım masrafları (taksi vs.) ve Erdemir tarafından temin edilen araçların yakıt masrafları, Minikompüter ve mikrofilm tesis masrafları dahil değildir.

3 — II, Kademe Tevsi Projesinin Niteliği ve Tanımı :

Erdemir ile Nippon Kokan K. arasında imzalanan anlaşmaya göre ikinci kademe tevsii projesi şöyle tanımlanıyor : "II. Kademe için ilave demir ve çelik imalat tesisleri planlanmamaktadır. Üretimde tasarlanan artış, ham maddeler manüplasyonunda, stok sahalarında, hurda hazırlama sahasındaki eksikliklerin giderilmesi ve ilave slab döküm tesisinin sıcak ve soğuk haddeleme ve ikmal ekipmanının kurulması ile ulaşılacaktır."

Görüldüğü gibi II. Kademe tevsi projesinde ek DEMİR VE ÇELİK İMALAT TESİSLERİ MEVCUT DEĞİLDİR.

4 — Saat Ücreti

Anlaşmaya göre değişik nitelikteki yabancı elemanlara yapılacak olan saat ücreti ödemeleri şu şekildedir;

Niteliği	Saat Ücreti (Dolar)	Günlük Ödeme (Dolar)	Aylık Ödeme (25 gün Dolar)
Proje Müdürü	53.0	424	10.600
Proje Mühendisi	32.0	256	6.400
Keşif Mühendisi	32.0	256	6.400
Satın Alma Nezaretçisi	32.0	256	6.400
Montaj Müdürü	32.0	256	6.400
Takip Memuru	26.0	208	5.200
Sekreter	26.0	208	5.200

Bu değerlere göre Nippon Kokan K.'nın proje Müdürü ayda resmi kur üzerinden 265.000 TL. sı karaborsa değer üzerinden ise 530.000-TL. sı ücret alacaktır. Aynı şekilde bir satın alma nezaretçisi ayda resmi kur üzerinden 160.000 TL. sı, karaborsa değeri üzerinden ise 320.000-TL. sı alırken, bir takip memuru yada bir sekreter yine resmi kur üzerinden ayda 130.000.-TL. sı, karaborsa değeri üzerinden 260.000.-TL. sı almaktadır. Türkiye'de böyle bir projeyi yönetecek bilgi ve deneyim sahibi bir mühendisin (özel kesimde) alacağı azami ücret 40.000.-TL/Ay civarında olacağından Nippon Kokan K.'nın aynı ya da daha aşağı nitelikteki bir proje yöneticisi Türkiye'li yöneticiden resmi kur üzerinden 6,6 kat karaborsa değeri üzerinden ise 13,2 kat fazla ücret almaktadır. Öte yandan yine söz konusu anlaşma hükümlerine göre, fazla mesai için normal çalışma günlerinde % 50, pazar ve bayram günlerinde ise % 100 ek ödeme yapılacaktır. Dolayısıyla aylık ücretler daha da yüksek değerlere varmış olacaktır.

2 — II. KADEME TEVSİ PROJESİ KAPSAMINA GİREN MÜHENDİSLİK HİZMETLERİ TÜRKİYE İÇİNDE SAĞLANILABİLİR Mİ ?

1 — Anlaşma kapsamına giren hizmetlerin niteliği ve Erdemir'deki mühendislik potansiyeli :

Daha önce de belirtildiği gibi Erdemir ile Nippon Kokan K. arasında imzalanan anlaşmada söz konusu hizmetler şöyle tanımlanıyordu:

"İkinci kademe için ilave demir ve çelik imalat tesisleri planlanmamaktadır. Üretimde tasarlanan artışa, ham maddeler manüplasyonunda, stok sahalarında, hurda hazırlama sahasındaki eksikliklerin giderilmesi ve ilave slab döküm tesisinin, sıcak ve soğuk haddeleme ve ikmal ekipmanının kurulması ile ulaşılacaktır."

Demek ki proje kapsamında ham madde manüplasyon, stok sahaları, hurda hazırlama gibi işlemler mevcuttur. Oysa Erdemir'in 1978 faaliyet raporunu inceleyecek olursak ilk kuruluş aşamasında hammadde manüplasyon sistemi'nin, 1. Kademe tevsiat aşamasında ise hammadde manüplasyon sistemi ile devamlı slab döküm tesisinin yer aldığını görürüz. Demek ki, faaliyete geçtiği 1965 yılından bu yana sadece Erdemir'de bile II. Kademe Tevsii projesi kapsamına giren işlemlerle ilgili teknik bilgi ve deneyim birikimi oluşmuş bulunuyor. Öte yandan bugün Erdemir'de proje birimlerinde çalışmakta olan teknik eleman ve mühendisler sadece yukarıda belirtilen alanlarda değil aynı zamanda :

Kok fabrikası
Yüksek Fırın,
Çelikhane
Boşaltma ve nakliye,
Sıcak haddehane
Soğuk haddehane
Oksijen fabrikası
Kuvvet santralı
Sinter fabrikası

Cevher stok sahası ile ilgili mühendislik hizmetleri hakkında da belirgin bir teknik bilgi ve deneyime sahip bulunuyorlar.

2 — Karabük Demir ve Çelik İşletmelerindeki Mühendislik Hizmetleri potansiyeli :

2. 1 — Karabük Tevsiatı proje Grup Başkanlığı:

Karabük Tevsiatı proje Grup Başkanlığı 1971 yılında kurulmuş olup "Teknik gelişmelere uygun olarak İşletmelerin mevcut tesislerinin daha üretken ve daha ucuz birim maliyetle daha fazla üretimde bulunmaları yönünden yapılan çalışmaları koordine ederek İŞLETMELERİN TEVSİİ VE MODERNİZASYONU İÇİN GEREKLİ PROJE YATIRIMLARI YAPMAK VEYA YAPTIRMAKTIR. İşletmelerin fizibilite ve rantabilite hesaplarını ikmal etmiş olarak ilgili servislerle işbirliği yaptıktan sonra detay ve kesin proje hesaplarını hazırlayarak tesislerin çalışır duruma gelinceye dek her türlü malzeme ve teçhizat ikmali ve montaj işlerini takip etmek Karabük Tevsiatı Proje Grup Başkanlığı'nın ana görevleridir.

Bu görevlerle ilgili olarak tesis, proje ve üretim için iç ve dış piyasa araştırması, dökümantasyon çalışmaları günün teknolojisine ve istikbalde hazırlanacak projelere uygun olarak geliştirme ve araştırma çalışmaları yapmak bu başkanlığın çalışma konuları arasındadır."

2.2 — Proje Konstrüksiyon Müdürlüğü :

1940 yılında kurulmuş olan Proje Konstrüksiyon Müdürlüğü mimarlık, betonarme ve çelik yapı olarak inşaat, makina, elektrik ve tesisat bölümleriyle 40 yıla yakın bir süredir hizmet görmektedir. Proje konstrüksiyon müdürlüğü :

Kok Fabrikası
Yüksek Fırın
Çelikhane
Haddehane
Kuvvet Santralı
Sinter Tesisatı
Boşaltma Nakliyat

Hammadde konularında teknik bilgi ve deneyim sahibidir.

2.3 — Tevsiat Montaj Müdürlüğü :

Türkiye Demir ve Çelik İşletmelerinin tevsiatını yapmak için 1954 yılında kurulan tevsiat ve montaj müdürlüğü bir ara 4 bin kişiye yaklaşan bir kadro ile çalışmış olup, müdürlüğün Merkez teşkilatının temel işlev ve görevleri şu şekildedir

a) Şantiyelerin iş hızlarını kontrol etmek

b) Malzeme, takım ve teçhizat, insan gücü planlamasını yapmak.

c) Raporlar üzerinden iş analizi yapmak ve birim fiatlarını tesbit etmek.

Öte yandan yaptığı işler bakımından tevsiat montaj müdürlüğünün elemanlarını şu üç ana grupta toplamak mümkündür :

1 — İnşaat grubu.

2 — Çelik Konstrüksiyon, boru ve izolasyon montaj grubu.

3 — Elektrik montaj grubu.

Görüldüğü gibi Karabük Demir-Çelik İşletmelerinde Erdemir II. Kademe Tevsii proje kapsamına giren mühendislik hizmetlerinin büyük bir kısmını yerine getirecek ayrıca bu hizmetlerle ilgili imalat ve kontrol işlemlerini oluşturabilecek teknik bilgi, deneyim ve kadrolar mevcut bulunmaktadır.

3 — KAMU İŞTİRAKLİ MÜŞAVİRLİK MÜHENDİSLİK KURULUŞLARINDAKİ TEKNİK POTANSİYEL :

Bir örnek vermek gerekirse ortakları arasında Makina Kimya Endüstrisi Kurumu'nun % 26, Karabük Demir Çelik'in % 22 ile yeraldığı ve dolayısıyla kamu iştirakinin % 48'i bulduğu Tüstaş Sınai Tesisler A.Ş. 20 Haziran 1978 tarihi itibariyle değerlendirildiğinde bu müşavirlik mühendislik kuruluşunda 156 elemanın çalıştığı ve Tüstaş'ın Divriği Konsantrasyon ve Pelet Tesisleri müşavirlik-mühendislik ve kontrolluk hizmetleri, Çankırı Ağır Sanayi Teçhizat Fabrikası teknolojik projeler mühendislik, müşavirlik ve kontrolluk hizmetleri Bandırma II. Borik Asit Tesisi detay mühendislik hizmetleri, M.K.E.K. 9 ağır makina fabrikasının proje ve mühendislik hizmetleri, polatlı İnşaat ve Kazı Makinaları Fabrikası kat'i fizibilite etüdü ve kontrolluk hizmetleri, DEMİR-ÇELİK MASTIR PLANI, T.D.Ç.İ. Çelik konstrüksiyon ve teçhizat fabrikası fizibilite etüdü, gene T.D.Ç.İ. Hasançelebi Demir Cevheri İşletmesi ve tesisleri genel saha etüdü, T.D.Ç.İ. Sivas Demir ve Çelik Tesisleri genel saha etüdü ile ilgili çalışmaları yaptığı ve dolayısıyla tek başına Tüstaş'ın bile Ereğli II. Kademe Tevsii projesi ile ilgili mühendislik hizmetlerinin büyük br kısmını yerine getirebileceği ortaya çıkmaktadır.

4 — ÖZEL MÜŞAVİRLİK MÜHENDİSLİK FİRMALARINDAKİ MÜHENDİSLİK POTANSİYELİ :

Mühendislik- Müşavirlik firmaları ile ilgili olarak Eylül-1978 tarihinde yapılan bir araştırma ve değerlendirme çalışmasına göre başlıca mühendislik-müşavirlik firmaları arasında yer alan 25 yerli firmanın araştırma-pazarlama-fizibilite, su-baraj-liman projeleri, organize işyerleri projeleri, mimarlık, prefabrike konut, petro-kimya, kimya, genel mühendislik ve müşavirlik konularında uzmanlaşmış oldukları saptanmıştır. Dolayısıyle Ereğli II. Kademe Tevsii projesinin oluşturulmasında yukarıda belirtilen araştırma kapsamına giren mühendislik-müşavirlik firmaları ile diğer firmaların teknik bilgi ve deneyiminden yararlanma olanakları mevcuttu ve mevcuttur.

5 — EREĞLİ II. KADEME TEVSİİ PROJESİ NEDEN JAPONLARA VERİLDİ?

1 — Ereğli Demir ve Çelik Fabrikaları T.A.Ş. nin statüsü ve çalışma biçimi :

Bilindiği gibi Erdemir 28 Şubat 1960 tarihli ve 7462 sayılı kanunla Sümerbank, Karabük Demir ve Çelik İşletmeleri, TÜRKİYE İŞ BANKASI, ANKARA TİCARET VE SANAYİ ODASI İLE AMERİKAN KOPPERS ASSOCİATES FİRMASI arasındaki ortaklıkla oluşturulmuş bulunmaktadır. 11 Mayıs 1960 tarihinde 600 milyon TL. sı sermayesi resmen tescil edilen Ereğli Demir ve Çelik Fabrikaları T.A.Ş. Mayıs 1965'te faaliyete geçmiştir. Başlangıçta ortaklarının arasında yer alan Sümerbank'ın 600 milyon liralık sermaye içindeki payı 153 milyon TL. sı ile % 25.5 ve Türkiye Demir Çelik İşletmeleri Karabük işletmesinin sermayedeki payı yine 153 milyon TL. sı ile % 25.5 dolayısıyla kamunun toplam sermaye içindeki payı % 51.0 olmasına karşın Erdemir Türk Ticaret Kanunu'na göre kurulmuş bir Anonim Şirket hüviyetinde yaşama geçirilmiştir. Bu arada başlangıçta 600 milyonluk sermaye içinde Amerikan Koppers şirketinin payı 75 milyon TL. sı ile % 12.5 idi. Bu gün Erdemir'in 600 milyon TL. lık sermayesinin dağılımını incelediğimizde Koppers şirketinin hisselerinin yerli ortaklara satılmış olduğunu ve yeni sermaye kompozisyonunun aşağıdaki şekilde oluştuğunu görüyoruz.

Ortak	Sermaye Miktarı (TL.)	Sermaye Yüzdesi
Sümerbank	153.000.000	% 25.50
Karabük D.-Ç. İşl.	153.000.000	% 25.50
Desiyab	65.000.000	% 10.83
Türkiye İş Bankası	5.008.000	% 0.83
Ankara Ticaret Odası	505.000	% 0.09
Diğer Ortaklar	223.487.000	% 37.25
Toplam	**600.000.000**	**%100.00**

Görüldüğü gibi başlangıcında ve günümüzde Erdemir'in sermaye yapısı içerisinde kamu çoğunluk payına sahip bulunmasına karşın Erdemir tamamen özel bir şirket gibi çalışmış ve çalıştırılmıştır .Hatta uzun süreler 600 milyonluk sermaye içerisinde sadece 500 bin lira ile temsil edilen Ankara Ticaret Odası yönetim kurulunda bir kişi ile temsil edilmiş ve yerli tekelci sermaye çevrelerinin temsilcisi olan bu kişi kanalıyla Türkiye finans kapitali Erdemir'in tüm işlemleri ve fiat politikası hakkında günü gününe bilgi sahibi olmuştur.

Demekki Sermayenin çoğunluğu Devletin elinde olan Erdemir daha başından Koppers Şirketi aracılığıyla Uluslar arası tekelerle Ankara Ticaret Odası kanalıyle de yerli tekellerle bağlantı kurmuş bulunmaktadır. Gerçekte kuruluşundan bu yana Erdemir'in yönetiminde egemen olan Amerikalıların yerleştirdikleri statü halen devam etmekte, Ereğli Demir Çelik İşletmeleri bu gün her türlü kamu denetimi dışında bir çiftlik gibi yönetilmektedir.

T.M.M.O.B. "1979 başında Demir Çelik sektöründe bazı gelişmelere ilişkin bir değerlendirme" (Mart-1979) adlı araştırmasında Erdemir hakkında şu gerçekci tanımlamayı yapıyor : "Bilindiği gibi Ereğli Demir Çelik İşletmelerinde üretilen ürünler tümüyle dayanıklı tüketim malları üreten sanayiye ve montajcılığa dönüktür. Bu üretim alanlarına egemen olan yerli tekelci sermaye ve uluslar arası finasman kuruluşları açısından Ereğli Demir Çelik İşletmelerinin bugünkü statüsünü koruması büyük önem taşımaktadır.

Erdemir'de egemen olan istediği gibi tepeden inme atamalar yapmakta, gerekçe göstermeden teknik kadroları görevden alabilmekte ve işlerine son verebilmektedir. Bu işleyişe karşı en ufak bir kıpırdanış, ekonomik-demokratik haklar yönündeki çeşitli istemler baskı ile karşılaşmaktadır. ÜRETİM FAALİYETLERİ HER TÜRLÜ TEKNİK DENETİMDEN YOKSUN BİÇİMDE SÜRMEKTEDİR."

T.M.M.O.B.'nin bu değerlendirmesi tümüyle gerçekleri yansıtmaktadır. Bütün bunlardan daha da acı olanı Erdemir'de DÜNYA BANKASININ ONAYI ALINMADAN üst kademe yönetimine hiç kimsenin atanamayışı gerçeğidir.

Erdemir ile Uluslar arası tekellerin uzantısı olan finansman kuruluşları arasındaki ilişkiler o kadar yoğundur ki Erdemir'in orta ve uzun vadeli borçlarının hemen tamamı bu kuruluşlardan sağlanmaktadır.

Örneğin; 31 Aralık 1978 tarihi itibariyle Erdemir'in uluslar arası tekeller uzantısı olan finansman kuruluşlarına orta ve uzun vadeli borçları şu şekildedir :

Kuruluş :	Borç Miktarı (TL)
AID-Borçları (kuruluş aşamasında)	1.763.930.913.-
AID-Ara Tevsiat ve Sinter Kredileri	295.585.997.-
Fransız-Ara Tevsiat Kredisi	15.299.658.-
DÜNYA BANKASI KREDİSİ	1.731.497.481.-
EXIMBANK Kredisi	710.132.470.-
FNCB (CİTİBANK) Kredisi	315.700.202.-
AID-1. Kademe Tevsiat Projesi	866.644.560.-
Avrupa Konseyi İskan Fonu	332.776.800.-
Interallianz B. Kredisi II. Kademe Tevsiat	20.150.000.-

(Kaynak: Erdemir 1978 Faaliyet Raporu, S. 45)

Görüldüğü gibi Erdemir Uluslar arası tekellerin uzantısı olan finans kuruluşlarının milyonlarca Türk lirası borçlu durumundadır. Atalarımız "parayı veren düdüğü çalar" dediğine göre Erdemir'de düdüğü kimlerin çaldığı veya çaldırdığı ortadadır.

2 — II. Kademe Tevsii Projesinin Gelişimi :

II. Kademe Tevsii projesi ile ilgili fizibilite çalışması U.S. STEEL adlı Amerikan Tekeline yaptırılmış, Amerikan Tekeli de bu tevsii ile gerekli kredilerin Dünya Bankası kanalıyla sağlanabileceğini belirterek projeyi daha başından Dünya Emperyalizmine bağımlı kalmıştır. Öte yandan Erdemir 2 Haziran 1978 tarihli Mühendislik Hizmetlerinin Finansmanında kullanılmak üzere INTERALLIANZ BANK (İsviçre) ile 8 milyon dolarlık kredi anlaşması yapmıştır. Daha önce belirttiğimiz gibi bu kredinin tamamı Mühendislik-Müşavirlik Hizmetlerini yerine getirecek olan NİPPON KOKAN K. (Japon) firmasının tahsis olunmuştur. Ayrıca, Dünya Bankası ile de 30 Haziran 1978 tarihinde 95 milyon dolarlık kredi anlaşması imzalanmıştır.

Fizibilite etüdlerine göre II. Kademe Tevsiatı yatırımlarının gerçekleşmesi için 145 milyon dolarlık dış ve 4,3 milyar TL.lık iç kaynağa gereksinme vardır.

Öte yandan Erdemir dışa bağımlı geleneklerine uygun olarak uzun dönemli yatırım projeleri ile ilgili fizibilite çalışmaları için USS Engıneers and Consultans, Inc firması ile de 3 Temmuz 1978 tarihinde sözleşme imzalamış bulunmaktadır. Görülüyor ki Erdemir'de hangi taş kaldırılırsa altından A.B.D. finans kapitali çıkmaktadır.

Tüm bu gelişmeler üzerine İnşaat Mühendisleri Odası Ereğli Demir ve Çelik Fabrikaları T.A.Ş. ne aşağıdaki yazıyı yazmıştır :

"Kuruluşunuzun 2. Kısım yapımıyla ilgili proje hizmetlerinin 200 milyon TL. na (ki 400 milyon TL. na kadar çıkabileceği belirtilmiştir.) bir japon firmasının ihale edildiği, projede çalışan teknik elemanın 300 binTL. na kadar varan miktarda maaş aldığı belirtilmektedir. İ.M.O. olarak adı geçen ve diğer benzeri proje hizmetlerinin yerli teknik elemanlarca yapılabileceği kanaatindeyiz. Kuruluşunuza ait II. kısmın yapımı ile ilgili proje hizmetlerinin :

1 — Bir Japon firmasınca ihale edildiği doğru mudur?

2 — Adı geçen proje hizmetlerinin yapımının yerli elemanlarca yapılmasını güçleştirecek veya imkansızlaştıracak özelliklerinin olup olmadığının tarafımıza bildirilmesini rica ederiz."

Bu bilgi isteyiş yazımıza 2 Ocak 1979 tarihinde verilen yanıt yazı da özet olarak şöyle deniliyor :

Şirketimizin ham çelik istihsal kapasitenin bir buçuk milyon tondan iki milyon tona çıkarılmasını sağlamak üzere uygulanmasına girişilen II. Kademe Tevsiat projemizin dış ödemelerinin büyük kısmı DÜNYA BANKASI'nın T.C. hükümetine bu işte kullanılmak üzere verdiği 95 milyon dolarlık krediden karşılanacaktır. BİLİNDİĞİ ÜZERE MİLLETLERARASI KREDİ KULLANILMASINDA TECRÜBE VE EHLİYETİ GENEL DÜZEYDE KABUL EDİLMİŞ MÜHENDİSLİK FİRMALARININ HİZMETİNDEN İSTİFADE EDİLMESİ KREDİ ŞARTLARI MEYANINDA BULUNMAKTADIR.

BU ZARURETİN GEREĞİ OLARAK JAPON MÜHENDİSLİK FİRMASI İLE YAPILAN ANLAŞMADA hizmetin görülmesi için gerekli insan gücünün mümkün mertebe Türk personelince karşılanması gaye edinilmiş ve Japon personel sayısının yaklaşık 1/3 seviyesinde tutulması öngörülmüştür. Uygulamada insan gücü artışı gerektiğinde zaruri haller dışında ilave işgücünün Türk personeli kullanmak suretiyle sağlanması da anlaşma gereğidir. Bilgi edinmenizi rica ederim."

Görüldüğü gibi Erdemir'in İnşaat Mühendisleri Odası'na verdiği yanıt çok açıktır. Bu yanıttan çıkan gerçek şudur : Dış kredi gereksinimini sağlayan DÜNYA BANKASI' mühendislik-müşavirlik hizmetlerinin bir yabancı firmaya verilmesini kredi şartlarının zarureti haline getirmiştir. Öte yandan Erdemir'in yanıtında "Milletler arası kredi kullanılmasında tecrübe ve ehliyeti genel düzeyde kabul edilmiş mühendislik firmalarının hizmetinden istifade edilmesi kredi şartları arasındadır". denilmek ve bundan sonra tüm mühendislik-müşavirlik hizmetleri bir Japon firmasına ihale edilmek suretiyle Türkiye'de yeterli tecrübe ve ehliyete sahip mühendislik-müşavirlik kuruluşlarının bulunmadığı zımnen kabul edilmektedir. Oysa yukarıda da kanıtlarıyla açıkca ortaya koyduğumuz gibi Erdemir II. Kademe Tevsii projesinin mühendislik-müşavirlik hizmetlerinin çok büyük bir bölümünü yerine getirebilecek teknik bilgi ve deneyim birikimi gerek kamu kesiminde , gerekse diğer mühendislik müşavirlik kuruluşlarımızda bulunmaktadır.

Açıktır ki Erdemir yöneticileri de buraya kadar belittiğimiz gerçekleri tüm ayrıntılarıyla, çok iyi biliyorlar. Gerçekler ve gerçekliğin böylesine açık oluşuna karşın Erdemir yönetiminin Türkiye'de yapılabilecek mühendislik-müşavirlik hizmetlerini yabancı kuruluşlara ihale etmeleri Erdemir'le Dünya emperyalizmi ve yerli tekeller arasındaki bağlan-

tının kaçınılmaz sonucudur. Oysa Sayın Başbakan Bülent Ecevit'inde belirttiği gibi Türkiye bugün mühendislik-müşavirlik hizmetlerini yurt dışına satabilecek bir düzeye gelmiş bulunmaktadır. Dolayısıyla Erdemir'in bu tutumu bir yandan ülke gerçeklerimiz, diğer yandan şimdiki hükümetin program ve tutumuyla da açıkça çelişiyor.

6 — ERDEMİR MÜHENDİSLİK MÜŞAVİRLİK HİZMETLERİ HÜKÜMET POLİTİKALARI :

1978 icra planında "Uluslararası işbirliği ve teknik yardım" başlığı altında yer alan 211. sayılı tedbirde şöyle deniliyor : "Dış kaynaklarda sağlanan teknik yardımların, sosyal ,ekonomik ve endüstriyel gelişmemizin hızlandırılması amacıyla kullanımında KENDİ TERCİHLERİMİZ ESAS OLACAKTIR. DIŞTAN EMPOZE EDİLEN YARDIMLAR KABUL EDİLMEYECEKTİR."

Bu tedbirden sorumlu olan kuruluş Devlet Planlama Teşkilatı Koordinasyon ve İşbirliği bakımından ilgili kuruluş ise Dışişleri Bakanlığı olarak tanımlanıyor ve işin yapılacağı sürenin "Devamlı olacağı belirtiliyor. (Kaynak: T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı 1978 yılı proğramı icra planı, s. 116)

Görüldüğü gibi Erdemir'in uyguladığı politika 1978 yılı proğramı icra planında yer alan ve bir kanun hükmü olan 211 sayılı tedbirle açıkça çelişmektedir. Öte yandan 3. Ecevit Hükümeti programında bilimsel araştırma ve teknolojik çalışmalarla ilgili olarak şu görüşlere yer veriliyordu: "Hızlı gelişmenin gereği olarak ve çağdaş uygarlıklar ulusumuza hakkı olan yeri kazandırmak amacıyla bilimsel araştırma ve teknoloji oluşturma ve aktarma çalışmaları hızlandırılacaktır. Ve bu çalışmalar arasında plan hedeflerine uygun bağlantı kurulacaktır."

Şimdi soruyoruz: Erdemir'in Türkiye'de gerçekleştirilebilecek mühendislik-müşavirlik hizmetlerinin br Japon firmasına ihale etmesi teknoloji aktarma çalışmalarının hızlandırılması ve bu çalışmalar arasında plan hedeflerine uygun bağlantı kurulması gerektiği şekildeki Hükümet proğramı ilkesi ile ne derecede tutarlıdır?

Öte yandan 1978 yılı proğramı icra planında yer alan 214 no.lu tedbirde şöyle deniliyor: "Tüm kuruluşlar, teknik yardım kaynaklarından en etkin bir biçimde yararlanmak için araştırma, uzmanlık hizmetleri ve eğitim ve malzeme ihtiyaçlarının yerli kaynaklarca karşılanamayacak kısmını belirten, plan ve proğram doğrultusunda proğram ve projeler hazırlayacaktır,"

Yine soruyoruz : Erdemir 214 no.lu tedbirin gereği olan proğram ve projeleri hazırlayıp koordinasyon ve işbirliği bakımından ilgili kuruluş olan Devlet Planlama Teşkilatına sunmuş mudur? Bu soruya verilecek yanıt açıktır; Erdemir: "Ben kamu denetimi ve plan kapsamı içinde olan bir kuruluş değilim; bu nedenle ne Hükümet proğramı ne yıllık proğramlar ne de icra planları beni hiç bir şekilde bağlamaz" diyecektir ve bu cevap karşısında Erdemir'in sermayesinin % 60'ından fazlasına sahip olan Devlet, ellerini kavuşturup çaresizlik içinde bekleyecek ve susacak mıdır? HİÇ DEĞİLSE ŞURASI AÇIKTIR Kİ TEKNİK VE BİLİMİ ÜLKEMİZ VE HALKIMIZ YARARINA KULLANMAYI AMAÇLAMIŞ OLAN İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI SUSMAMIŞTIR VE SUSMAYACAKTIR.

Öte yandan 1978 yılı proğramı icra planında "Demir-Çelik Sanayii' başlığı altında yer alan 105 no.lu tedbirde şöyle deniliyor: Demir-Çelik demir cevheri veya demir-çelik sanayii ile çok yakından ilgili ürünlerin üretimine yönelik, EREĞLİ DEMİR ÇELİK İŞLETMELERİ DAHİL, kamu kesiminin kurulu veya yeni kurulacak tesisleri tüm hissesi kamuya ait olmak üzere oluşturulacak demir-çelik holdingi bünyesinde yeniden örgütlendirilecektir."

Bu tedbirin yerine getirilmesinden sorumlu olan kuruluş sanayi ve Teknoloji Bakanlığı koordinasyon ve işbirliği bakımından ilgili kuruluşlar ise işletmeler Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Türkiye Demir ve Çelik işletmeleri Genel Müdürlüğü, EREĞLİ DEMİR VE ÇELİK İŞLETMELERİ T.A.Ş., Devlet Planlama Teşkilatı, Sümerbank Genel Müdürlüğü, Devlet Sanayi ve İşçi Yatırım Bankası Genel Müdürlüğü'dür. İşin yapılacağı süre ise "Proğram dönemi" olarak saptanmıştır. Şimdi yeniden soruyoruz: Erdemir'in Dünya emperyalizmine bağımlı finans kuruluşlarının ve montajcı yerli tekelci sermayenin baskısından kurtarılması için statüsünü değiştirerek "Demir-Çelik Sektör Kurumu" bünyesine alınması için hangi çalışmalar yapılmıştır?

Açıktır ki ne ülkemizin ne halkımızın ne de ilerici-yurtsever demokrat teknik elemanların daha fazla bekleyecek zamanları kalmamıştır artık.

7 — ERDEMİR II. KADEME TEVSİİ PROJESİNİN YABANCI BİR FİRMAYA VERİLMESİ İLE İLGİLİ OLARAK İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI'NIN EYLEM PLANI NE OLACAKTIR?

Açıktır ki bundan önceki dönemlerde olduğu gibi içinde bulunduğumuz dönemde de İnşaat Mühedisleri Odası bilim ve tekniğin ülkemiz ve hal-

kımız yararına kullanılması, sosyal, ekonomk ve kültürel kalkınmanın ulusal kaynaklarla gerçekleştirilmesi, ulusal teknik bilgi ve deneyimin geliştirilmesi amaçlarıyla etkin ve dinamik bir tutum izleyecektir. Odamız Erdemir ve Erdemir gibi ülke çıkarlarıyla çelişen politika oluşturan özel ve kamu kuruluşlarını bu tutumlarını devam ettirdikleri takdirde KARA LİSTEYE almağa kararlıdır. Kara listeye alınan bir kuruluş gerek ilerici, yurtsever, demokrat kamu oyunda gerekse tüm teknik eleman toplumu içerisinde teşhir edilecek, bu kuruluşlarda yönetim kadrolarında yer alarak ülke çıkarlarıyla çelişen politikalar oluşturmakta ısrarlı bir tutum sürdüren İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Kararı ile; diğer Odalara bağlı mühendis ve mimarların ise T.M.M.O.B. kanalı ile Onur Kurullarına verilerek cezalandırılmalarına gayret edilecektir. Öte yandan bu gibi kurum ve kişiler Odamız organlarında isim, özgeçmiş ve fotoğrafları ile yayınlanarak kamu oyunda bu gibi politikaların uygulayıcılarının kimler olduğu açıklığa kavuşturulacaktır. Bu arada ülke içinde gerçekleştirilmesi olanaklı mühendislik-müşavirlik hizmetlerini kasıtlı ve ısrarlı bir tutumla yabancı firmalara ihale eden kuruluşlar kara listeye alındıktan sonra Odamıza kayıtlı bulunan mühendislik-müşavirlik kuruluşlarından kara listeye alınan kuruluşa ikinci bir Oda talimatına kadar, hiçbir hizmet sağlamamaları talep edilecek; ayrıca Oda üyelerimizin bu gibi kuruluşlarda görev almamaları için kendilerine gereken telkinlerde bulunulacaktır.

İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI'nın yukarıda oluşturmuş olduğu görüşler bir yandan Üniversitelerimizde yer alan uzmanların diğer yandan etkin mühendislik-müşavirlik kurumlarının ve ayrıca kamu kesiminde görev görmekte olan deneyim ve bilgi sahibi teknik elemanların görüşlerinin ortak bir sentezidir. Erdemir yöneticilerini görüşlerini ve görüşlerimizi yetkili uzmanlarla birlikte kamu oyu önünde açık tartışmaya çağırıyoruz. Bu davete olumlu yanıt vermedikleri takdirde tutumlarıyla görüşlerimizi bir kere daha vurgulamış ve doğrulamış olacaklardır.

—————oOo—————

2490 sayılı arttırma, eksiltme ve ihale yasası ve bu yasada yapılan son değişiklikler

Bakanlar Kurulu'nun 2171 sayılı Yetki Yasası'na dayanarak çıkardığı 19.1.1976 günlü 22 sayılı Yasa Hükmünde Kararname ile, 1934 yılında çıkarılmış bulunan 2490 sayılı Artırma, Eksiltme ve İhale Yasası'nın 2, 5, 7, 14, 16, 19, 25, 27, 36, 37, 41, 46, 50, 60 ve 66. maddeleriyle, bu Yasa'ya 6150 sayılı Yasa'yla eklenen ek madde değiştirilmiş ve Yasa'ya ek 4876 sayılı Yasa yürürlükten kaldırılmıştır.

Bilindiği gibi, 2490 sayılı Yasa; Genel, Katma ve Özel Bütçeli kuruluşlar ile bunlara bağlı döner sermayeli kuruluşların alma, satma, yaptırma, keşfettirme, kiraya verme, kiralama ve bunlara benzeyen diğer işlerinin ve sermayesinin yarısından fazlası devlete ait olan kuruluşların yapım ve onarım işlerinin nasıl yaptırılacağını düzenleyen yasadır. Yani bu yasa, asıl amacı kâr, daha çok kâr olan bir sistemde, devletin işlerinin yapılması sırasında, araya bir aracının nasıl sokulacağını düzenleyen bir yasadır. Aşağıdaki değiştirilen maddelerin açıklamasında görüleceği gibi, değişiklikler yasanın bu özünü değiştirmeye yönelik değil, sadece 35 yıldan bu yana, para değerinin düşmüş olması gibi değişen koşulların yasaya yansıtılmasından ibarettir. Sistem bu sistem oldukça yasanın özünün değiştirilemeyeceği de açıktır.

2. Madde : Yabancı uyruklular, eski yasaya göre 15.000.— lira değerden aşağı ihalelere katılabilirken, bu sınır bundan böyle her Bütçe Yasası'nda belirtilecektir; 1979 yılı için bu sınır 1.500.000.— liradır.

5. Madde : Eski madde, ihalesi yapılacak olan işe ait şartlaşma ve eklerinin 25.000.— liraya kadar olan arttırma ve eksiltmelerde bedelsiz olarak verilmesini, daha yüksek arttırma ve eksiltmelerde ise 50.— lirayı geçmemek üzere bir sınır getirmekteydi.

Yeni maddede ise şartlaşma ve ekleri için bir bedel konup konmayacağı idarelere bırakılmakta, ve gerekli görülen durumlarda bu bedellerin nasıl saptanacağı, bedelin alt ve üst sınırının kararlaştırılması Maliye Bakanlığına bırakılmaktadır.

7. Madde : Bu madde ihale duyurularına aittir.

a) Eski ve yeni maddelerde ihale duyurusunun ihale gününden en az 15 gün içinde yapılacağı hükmü aynıdır. Yeni maddeye göre ivedi durumlarda ilgili bakanın onayı ile bu süre 10 güne indirilebilmektedir. Son duyurunun ise, ihale gününden en az 3 gün önce yayınlanması zorunluluğu konulmuştur.

b) Eski maddede, 46. maddeye göre pazarlıkla yapılan ihalelerden sadece bazıları için duyuru zorunluluğu bulunmuyordu. Yeni madde ise pazarlık yöntemi ile yapılacak bütün ihalelerde idareleri duyuru yapıp yapmamakta serbest bırakmaktadır.

c) Eski maddede günlük gazete çıkan yerlerde, o yerde çıkan gazete ile aralıklı olarak 4 defa duyuru yapılmakta idi. Bu defa duyurular, yerel bir gazete ile ve en az 1 gün ara ile 2 defa yapılacaktır.

d) Eski maddeye göre, yerel gazeteden başka büyük illerde çıkan gazetelerin ikisinde dörder defa duyuru yapılma zorunluluğu getiren 15.000.— liralık sınırın yerine, yeni maddede bu sınırın her yıl Bütçe Yasaları ile saptanması koşulu konulmuştur. Bu sınır 1979 yılı için 1.000.000.— liradır. Yani 1979 mali yılında 1.000.000.— lira ile 5.000.000.— lira arasındaki keşif bedelli ihaleler için, yerel gazete ile 2 defa, illeri Basın İlan Kurumu'nca saptanacak günlük gazetelerin ikisinde de birer defa duyuru yapılacaktır. 5.000.000.— lirayı aşan ihale duyuruları, fazladan bir defa da Resmi Gazete'de yayınlanacaktır. Keşif bedeli Bütçe Yasası ile saptanacak miktarı aşan ihaleler, ayrıca, en az 15 gün önceden ilgili Meslek Odalarından birine bildirilecektir.

e) Günlük gazete çıkmayan yerlerde duyurular, eski ve yeni maddelerde aşağı yukarı aynıdır. Duyurular, ilgili idare, hükümet ve belediye binalarının duyuru tahtalarına asılacak yazılar ve belediye yayın araçlarıyla yapılacak-

tır. Bu yerlerde en çok 7 gün aralıklarla gazete çıkıyorsa, bir defa da gazete ile duyurulacaktır.

f) Gerekirse, idareler, ihale duyurularını yurt içinde veya dışında veya diğer yayın araçları ile yapabileceklerdir.

14. Madde : Eski maddeye göre 7. 8. ve 9. maddelerdeki ilke ve koşullara uyulmadan yapılan duyuruların sonucunda yapılacak ihalelerin feshedileceği ancak işte ivedilik ve Devlet yararı varsa, Bakanlar Kurulu'nun onayı ile geçerli sayılabileceği hükmü, yeni maddede Maliye Bakanlığı'nın uygun görüşü ve ilgili bakanın onayı ile geçerli sayılabileceği şekline getirilmiştir.

16. Madde : Bu madde geçici teminat miktarının hesaplanmasına dairdir. Eski şeklinde geçici teminat şu şekilde hesaplanmaktaydı. Keşif bedelinin ilk 50.000.— lirası için % 7.5 yani 3750.— lira, sonraki 200.000.— lira için % 5 yani 10.000.— lira, sonraki 750.000.— lira için % 4 yani 30.000.— lira, sonra gelen miktarlar için % 3 olarak hesaplanmaktaydı. 1.000.000.— liralık kısım için geçici teminat 3750.— + 10.000.— + 30.000.— = 43.750.— lira olmakta, 1.000.000.— liranın üstünde kalan kısım için, 43.750.— liraya 1.000.000.— liradan üst tarafının % 3 ü eklenmekteydi.

Yeni maddede ise, sözkonusu yüzde, keşif bedelinin bütünü için % 3 olmuştur. Yani keşif bedelinin 1.000.000.— liradan üst tarafı için verilmiş olan % 3 oranı, ilk 1.000.000.— liralık kısmı da içine almıştır. Böylece 1.000.000.— lira keşif bedelli bir işin teminatı, bu durumda 30.000.— lira olmaktadır. İşin keşif bedeli ne olursa olsun, geçici teminat miktarlarındaki azalış en fazla (43.750.—) — (30.000.) = 13.750.— lira olacaktır.

Kesin teminatla ilgili 18. madde değişmediği için, kesin teminat miktarı ihale bedelinin % 6 sı olarak hesaplanacaktır.

19. Madde : Teminatın tamamlanması ve yüklenicinin yükümlülüğü :

a) Yapım, Onarım ve Tesis işlerinde geçici teminatın, yüklenicinin hakedişinden % 10 alıkonarak kesin teminatın tamamlanmasını içeren ve bunun keşif bedeli 50.000.— lirayı aşan ihalelere uygulanacağını zorunlu kılan eski maddedeki parasal sınır yeni maddeye göre Bütçe Yasaları ile saptanacaktır. Bu sınır 1979 yılı için 500.000.— liradır.

b) Kesin teminatın artan iş oranında arttırılacağını öngören eski maddeye, yeni maddede "değişken fiyat esasına göre ihale edilmiş işler" de eklenmiştir. Buna göre keşfin ve sözleşmenin dışında kalmış, yapılması ihaleden sonra kararlaştırılmış işlerde kesin teminat, artan iş oranında ve değişken fiyat esası kabul edilmiş ise fiyat farkı olarak ödenecek bedel oranında da arttılacaktır.

c) Eski maddeye göre keşif ve sözleşmenin dışındaki iş bedelinin ihale bedelinin % 20 sini geçmesi halinde Umumi Muhasebe Yasası'nın 135. maddesi gereğince yeniden eksiltme açılması gerekiyordu. İstisnai olarak artışın temel işlerinde olması durumunda Bakanlar Kurulu kararıyla sözleşme miktarı arttırılabiliyordu. Yüklenici ile anlaşılamaması ya da artışın temel işlerinden başka yerlerde olup artış bedelinin % 20 oranını geçmesi durumunda, sözleşme feshedilip, yeniden bir eksiltme yapılmaktaydı. Eğer iş başka bir yükleniciye ihale edilirse, eski yüklenicinin muvafakatı ile o işe yarayan eşya ve malzeme gerçek bedeliyle yeni yükleniciye devrettirilmekte ve zararı varsa eski yükleniciye ihale bedelinin % 5 ine kadar tazminat verilebiliyordu.

Maddenin yeni şekline göre, % 20 oranı % 30 olmuştur ve eskisinden farklı olarak da yüklenici, % 130 luk kısmı yapmak zorundadır. % 130 luk kısmın üzerindeki işleri yapmayacak ve sözleşme feshedilecektir. Ancak % 30 oranından fazla artışın temel, tünel işlerinde olması ya da artışın doğal afetlerden ileri gelmiş olması durumunda ilgili idarenin isteği ve ilgili bakanın onayı ile % 30 geçen artış aynı yükleniciye aynı sözleşme ve şartlarla yaptırılabilecektir.

d) Eski şekliyle iş miktarında, keşif bedelinin % 20 sinden daha fazla azalma olacak olursa, iş yine tamamlanmadan tasfiye edilmekteydi. Yeni maddede ise bu oran % 30 olmuş ve eskisinden farklı olarak, yüklenici işi bitirmek zorundadır. Ancak bu durumda, yükleniciye, belgelemek koşulu ile, yapmış olduğu giderlerine karşılık olarak, yaptığı işin tutarı ile ihale bedelinin % 70 i arasındaki bedel farkının % 5 ine kadar ödeme yapılabilecektir.

25. Madde : Bu madde sözleşmenin yapılması, vazgeçilmesi ve bu husustaki yükümlülükleri hüküm altına almaktadır. İhalenin kesinleşmesi komisyonların yetkisinde bulunan ihalelerde, ihale gününden, Bakanlıkların onayına bağlı işlerde, ihale kararının kendisine ya da yasal ikametgahına tebliğinden başlayarak, tatil günleri sayılmamak üzere, 15 gün içinde, yüklenici, sözleşme ve gereken diğer işlemleri yapmaya zorunludur. Yapmazsa teminatı, hazineye gelir kaydolunur. İlgili idare ihaleden sonra kendisine ait yükümlülükleri yerine getirmezse yüklenici ihale gününden başlayarak maddenin yeni şekline göre 30 gün tamamlandıktan sonra yükleniminden vazgeçebiliyor. (Maddenin eski şeklinde bu süre 15 gündü.) Bu yetki ihale gününden başlayarak en çok 45 gün içinde ilgili daireye yazı ile bildirilerek kullanılacaktır. (Bu süre, eski

maddede 30 gündü.) Bu durumda, yüklenici ilgili idareden teminat için yapmış olduğu giderleri isteyebilecektir.

Maddenin bundan sonraki kısmında hiç bir değişiklik yoktur.

27. Madde : Bu madde kesin teminatın geri verilmesiyle ilgilidir. Eski madde, iş sözleşme ve eklerine göre tamamlandıktan ve yüklenicinin ilişiği kesilerek kesin kabul işlemi yapıldıktan sonra kesin teminatın derhal geri verileceği ya da teminat olarak taşınmaz mal ipotek edilmişse ipoteğin çözüleceği şeklinde idiyse de, inşaat işlerinde SSK ile ilişiğinin kalmadığını gösteren bir belge de getirmesi ve idareye herhangi bir borcu olmaması gerekiyordu.

Yeni maddeye ise yukarıda anılan ve maddede olmamakla birlikte zaten istenen belgeler, yani SSK ilişiksizlik belgesi ve idareye borçlu olunmaması eklendikten sonra şu koşullar da eklenmiştir :

a) Sözkonusu iş, yüklenicinin devamlı olarak piyasa için yaptığı bir iş ise, örneğin bakkallara ekmek veren bir fırının herhangi bir hastaneye ekmek verme yükleniminde bulunması gibi bir iş ise, SSK'dan ilişiksiz belgesi istenmiyecektir. Diğer iki şart yerine getirilmişse kesin teminat geri verilecektir.

b) İnşa, tesis ve onarım işlerinde ise 1) sözleşme ve eklerinin hükümlerinin yerine getirildiği, 2) idareye borç olmadığı anlaşıldıktan ve 3) SSK'dan ilişiksiz belgesi getirildikten sonra kesin teminatın geri verilmesi iki aşamada gerçekleştirilebilecektir. Birinci aşamada geçici kabul tutanağının onaylanması ya da geçici kabul sırasında görülen kusurların giderilme bedelinin kesin teminatın yarısından fazla olmaması durumunda, teminatın yarısı geri verilecektir. Aksi durumlarda, yukarıdaki hususlar yerine getirilinceye kadar kesin teminat geri verilmeyecektir.

İkinci aşamada ise ihale konusu iş ile ilgili olarak yüklenicinin, yukarıdaki 3 koşulu yerine getirdiği anlaşıldıktan sonra, ücret ve ücret sayılan ödemelerden yasal vergi kesintilerinin kesin kabulden önce ödendiğini belgelemesi, yani Maliye'den ilişiksiz belgesi getirmek koşulu ile kesin teminatın ikinci yarısı geri verilecektir. Yüklenicinin herhangi bir borcu olduğunun veya ödenmemiş vergisi bulunduğunun anlaşılması durumunda teminatın bunu karşılayacak kadar kısmı para olarak tutulacak, varsa geri kalanı verilecektir.

36. Madde : Zarfların açılma ve uygun bedel hakkındadır :

Eski madde şöyledir ve yenisinde aynen yer almıştır. "İç zarflar açılmadan önce öneri sahiplerinden başkası arttırma ve eksiltme odasından çıkartılır. Bundan sonra öneri mektupları yine numara sırasıyla birer birer açılarak başkan tarafından yüksek sesle okunur. Şartlaşmaya uygun olmayan veya içinde şartlaşma dışında koşullar bulunan öneriler kabul edilmez. Önerilerin incelenmesi sonucunda uygun bedel önerenı anlaşıldıktan sonra bu bedelin layık hadde olup olmadığına bakılarak ihalenin yapıldığı ya da 39. maddenin hükümlerine göre ait olduğu bakanlık veya dairenin onayına bağlı kaldığı, ya da eksiltme ve arttırmanın hükümsüz saydığı ya da şartlaşmaya aykırı olmayan kimi teknik maddelerin incelenmesi için kararın başka güne bırakılması gerektiği durumlarda, bu husus arttırma ve eksiltmeye girenlere bildirilir ve aynı oturumda komisyon kararı yazılarak üyelerine imza ettirilir.

Komisyon kararlarına kabul edilen önerinin özeti ve ihale yapılmadığı yada kabul edilmiyen öneriler bulunuyorsa kabul edilmeme nedenleri mutlaka yazılır."

Buna ek olarak, maddenin yeni şeklinde, haddi layık (uygun bedel) kavramı aşağıdaki şekilde tanımlanmaya çalışılmıştır :

"Arttırmalarda uygun bedel, tahmin edilen bedelden aşağı olmamak üzere önerilen bedellerin en yükseğidir.

Eksiltmelerde uygun bedel tahmin edilen bedeli geçmemek üzere, önerilen bedellerin en düşük olanıdır. Ancak, yapılan karşılaştırma sonucunda idare için daha yararlı olacağı anlaşılan öneri uygun bedel olarak kabul edilebilir. Seçim gerekçesi ile birlikte değerlendirme biçimi de kararda belirtilir.

Uygun bedelin uygulama biçimi, gerektiğinde Maliye ve Bayındırlık Bakanlıklarınca birlikte hazırlanacak yönetmeliklerle belli edilir."

37. Madde : Bu madde, birden fazla isteklinin seçime uygun aynı önerileri vermeleri ve bu önerilerin en uygun bedel olmaları durumunda, bu isteklilerden ikinci bir öneri alınacağına ve seçimin ikinci önerilere göre yapılacağına dairdir. Eğer öneriler yine aynı olursa, bu kez seçim kur'a ile yapılacaktır. Eski ve yeni madde arasındaki fark ise, eski maddede en uygun fiat teklif edenin seçilmesi biçiminde olan hüküm, yeni maddede 36. maddede yapılan değişikliğe bağlanarak, "bedel, koşul ve arttırma, eksiltme amacına en uygun" önerinin seçilmesi olarak değiştirilmiştir.

41. Madde : Yasanın açık arttırma ve eksiltme ile ilgili bu maddenin eski şeklinde, çokluk 5.000.— yada 10.000.— lirayı geçen işlerin açık arttırma yada eksiltme yöntemiyle ihale edileceği hükmü yeralmaktaydı. Maddenin yeni şeklinde ise, "tahmin ve keşif bedeli her yıl genel bütçe yasasında gösterilen tutarı geçmiyenler hakkında açık arttırma yöntemi uygulanır. Bu tutara ka-

dar olan eksiltmelerde idareler açık eksiltme yapıp yapmamakta serbesttir" denilmektedir.

1979 mali yılı için bu tutar 500.000.— liradır. Yani 1979 mali yılı içinde tahmini bedeli 500.000.— liraya kadar olan arttırmalar açık arttırma yöntemi ile yapılacaktır. Keşif bedeli 500.000.— lirayı geçmiyen eksiltmelerde, idare açık eksiltme yapıp yapmamakta serbesttir.

46. Madde : Bu madde pazarlık yönteminin uygulanacağı durumları saptamaktadır. Bu madde de yapılan değişiklikler şöyledir :

1 — Devlet yararına olmak koşulu getirilmiştir.

2 — A) Fıkrası : Eski maddenin (a) ve (b) fıkraları birleştirilmiş ve yeni maddeye göre alım, satım, yapım, onarım ve taşıma işlerinden pazarlıkla yapılabilecek olanlara ait parasal sınırın (eski maddede 200.—, 500.—, 1.000.— idi) her yıl bütçe yasalarıyla saptanacağı hükmü konulmuştur. 1979 yılı Bütçe Yasası ile bu işlerden ilçeler için 10.000.— il ve kuruluş merkezleri için 20.000.— tümen ve daha üst birliklerle eşiti kurum ve kuruluşlar için 50.000.— liraya olanlar hakkında pazarlık yöntemi uygulanabilecektir.

3 — B) Fıkrası : Eski maddenin (O) fıkrası "kullanılışlarının özelliği nedeniyle yada hazine yararı düşüncesiyle kaynaklarından seçilip alınması gereken şeyler" pazarlık sureti ile yapılabilir. Şeklinde idi. Yeni maddede bu fıkra (B) fıkrası olarak yer almıştır, başka bir deyişle arka sıradan ön sıraya gelmiştir.

4 — C) Fıkrası : Eski maddenin (C) fıkrası yeni maddede sırasını aynı hükümle korumuştur.

5 — D) Fıkrası : Eski maddedeki (D) fıkrası ile (N) fıkrası birleştirilerek "Yalnız bir kimse elinde bulunan işlerle yapılması bulucularına ait belgelenmiş eşya ve tekele tabi maddeler" şekline getirilmiştir.

6 — E) Fıkrası : Değişmeden önceki durumu ile güzel sanatlara mahsus matbaa ve el işlerinin pazarlıkla yaptırılabileceğine ait olan (E) fıkrasına resim, seramik ve benzeri yapım işleriyle, değerli eski resim, halı, mobilya gibi yapıtların restorasyonu eklenmiştir.

7 — G) Fıkrası : Devlete ait para, senetler, altın ve gümüş külçeleriyle mücevher taşınmasının pazarlıkla yaptırılabileceğini öngören (G) fıkrası kapsamına tahvil ve pul ile sanatsal ve tarihsel değeri bulunan eşyanın özel ambalaj, koruma ve sigorta işleri de alınmıştır.

8 — I) Fıkrası : Eski maddenin (I) fıkrası değiştirilmemiştir. Bu maddeye göre eski sözleşme süresinin bitmesinden önce hazırlıkların tamamlanarak yeni ihale ve sözleşme yapılması zorunlu sebepler ile mümkün olmazsa, fıkradaki koşullarla gereksinimin en çok birbuçuk ay içinde yalnızca o devreye ait olan kısmı toptan veya parça parça pazarlıkla sağlanabilecektir.

9 — J) Fıkrası : Değişmeden önce miktarı 10.000.— lirayı geçemiyecek istikşafların pazarlık yöntemi ile yaptırılabileceğini öngören parasal sınırın yeni maddede her yıl bütçe yasası ile saptanacağı hüküm altına alınmıştır. 1979 mali yılı için bu sınır 100.000.— liradır.

10 — K) Fıkrası : Fıkrasının "Askeri zaruretler dolayısıyla gizli tutulması lazım gelen şeyler" biçimindeki hükmü "Milli Güvenlik nedeniyle gizli tutulması zorunluluğu Bakanlar Kurulunca kabul edilen işler" şeklinde değiştirilmiştir.

11 — L) Fıkrası : Önceden düşünülmesi olanaksız olan olayların çıkması üzerine alım, yapım ve taşıma işlerinin pazarlıkla yapılabileceğini öngören (L) fıkrasına, kapalı veya açık öneri yönteminin uygulanmasına yeterli süre bulunmayan bütün ihale konusu işlerde alınmıştır.

12 — N) Fıkrası : "Hazineye mal edilmiş batık gemiler ile denize düşmüş malların çıkartılması" yeni bir fıkra olarak maddeye eklenmiştir.

13 — P) Fıkrası : Ordu binek ve yük hayvanları, Devlet müesseseleri için damızlık hayvanlar şeklindeki P fıkrasına aşı, serum üretmek ya da kontrol ve araştırma işlerinde kullanılmak üzere hayvan alımlarıda eklenmiştir.

14 — S) Fıkrası : "Devlet Memurları Tedavi Yönetmeliği gereğince sağlanması zorunlu ilaç ve gereçlerin alınması" şeklinde yeni bir hükümdür.

15 — T) Fıkrası : Maddeye eklenen T fıkrası ile kurumların yurt dışı kuruluşları ile ilgili alım, satım, yapım, araştırma, bakım, kira ve benzeri işleri diplomatik statüleri ve yerel koşullar çerçevesinde pazarlıkla yaptırılabilecektir.

16 — F, H, M, O, R Fıkraları : Bu fıkralar dilleri sadeleştirilerek korunmuştur. M fıkrasında da bir takım değişiklik yapılmıştır.

17 — Değişmeden önceki maddede belirli fıkraların kapsamındaki işlerin Bakanlar kurul kararıyla pazarlıkla yaptırılabileceği hükmü vardı. Bu hüküm, yeni maddede (B, D, E, F, J, K, R) fıkralarının kapsadığı işler için Maliye Bakanlığının uygun görüşünün alınması, (B, D, E, F, K, R) fıkralarıyla ilgili yetki sınırlarının da Maliye Bakanlığınca belli edilmesi şeklinde değiştirilmiştir.

50. Madde : Bu madde, araya bir yüklenici girmeksizin kuruluşlarınca oluşturulacak sorumlu kurullar eliyle emaneten yaptırılabilecek işlere dairdir. Önceki şekline göre bu maddenin kapsamı genişletilmiştir.

1 — A Fıkrası : Değişmeden önce 10.000.— lirayı geçmemek üzere her türlü yapım, bakım ve onarım işlerinin emaneten yapılabilmesindeki parasal sınır yeni maddeye göre bundan sonra her yıl Bütçe yasasıyla saptanacak-

tır. 1979 mali yılı için bu sınır 250.000.— liradır.

2 — **B Fıkrası :** Eski metinde bulunmayan bu fıkra köy kalkınması ile ilgili yapım işlerinin de emaneten yapılabileceği şeklindedir.

3 — **C Fıkrası :** Eski metinde yer almayan bu fıkra şöyledir: "Kullanılması zorunlu işgücü, makina, araç, gereç ve taşıtlara idarenin sahip olması nedeniyle ihaleye konulmasında idarelerce yarar görülmeyen yapım ve toplama işleri".

4 — **D Fıkrası :** "İstihkamların yapım ve onarımı ile garnizonların alt yapı işleri".

5 — **E Fıkrası :** "Gizli işlerle, yasak bölgelerde ve orman içindeki yapı, toplama ve taşıma işleri".

6 — **F Fıkrası :** "Karayolları ve demiryolları ile liman ve kıyı tesislerinin, hava meydanlarının, akaryakıt tesislerinin ve her türlü su, sulama, tesisatının yapımı, genişletilmesi bakımı, onarımı ve iyileştirilmesi; toprak koruma, arazi iyileştirme Orman amenajman işleri ile bayındırlık yapı işleri."

7 — **G Fıkrası :** "Demiryolu yapımında balast ve yol malzemesinin döşenmesi işleri."

8 — **H Fıkrası :** "Can ve mal kaybı nedeniyle ivedi olarak gerçekleştirilmesi gereken yapım işleri."

9 — **İ Fıkrası :** "Sözleşmenin bozulması veya tasfiye edilmesi nedeniyle bitirilmemiş olup da işin tamamının % 10'undan az olan ve gecikilmeden bitirilmesinde zorunluluk görülen; ayrıca sözleşmenin bozulması durumunda 51 nci maddeye göre ihaleye konulmaya tahammülü olmayan yapım işlerinin tamamlanması."

10 — **J Fıkrası :** "Liman yapımı veya genişletilmesi ya da ulaşım güvenliği için batıkların çıkartılması, tarama ve dolgu işleri."

11 — **K Fıkrası :** "Telgraf ve telefon hatlarının çekilmesi."

12 — **L Fıkrası :** "Parasal bağış dışındaki halk katkısının önem taşıması nedenlyle ihaleye konulmadan yaptırılmasında yarar görülen işler."

13 — **M Fıkrası :** "Tuz çıkarma işleri."

14 — **N Fıkrası :** "Keşif bedeli her yıl genel bütçe yasasında gösterilecek tutarı geçmemek üzere harp gemileri onarımı."

15 — Yukarda belirtilen işler için işi yürütmekle görevli kurullar geçici süre ile işçi çalıştırabileceği gibi işin bünyesine giren gerekli madde, araç ve gereçleri öncelikle bunları kendileri üreten veya yapan ve sermayesinin yarısından fazlası tek başına veya birlikte Devlet'e, Kamu İktisadi Teşebbüslerine ya da yerel yönetimlere ait olan kuruluşlardan doğrudan doğruya varsa tarife, yoksa, piyasa satış bedellerinden alabilirler. Bu suretle sağlanması olanaksız olan madde, araç ve gereçler öneri alınmak ve piyasa satış değerlerine uygunluğu belgelemek koşuluyla piyasadan sağlanır. Kurullar eliyle yapılabilecek işlere ilişkin uygulama esasları ilgili Bakanlıkların görüşleri alınarak Maliye ve Bayındırlık Bakanlıklarınca birlikte hazırlanacak bir yönetmelikle saptanır.

60. Madde : Bankaların vereceği teminat mektuplarıyla ilgili bu madde de sınır ve yetki yönünden değişiklik yapılmıştır.

Bankaların verecekleri teminat mektupları toplamı ödenmiş sermaye ve yedek akçeleri toplamının % 50'sini geçemeyecektir. Bu oranı her banka için ayrı ayrı olmak üzere % 75'e çıkarmaya Maliye Bakanlığı yetkili kılınmıştır. Bu yetki maddenin eski şeklinde Bakanlar Kuruluna aitti. Ayrıca % 75'ten daha yüksek oranda Maliye Bakanlığının önerisi ve Bakanlar Kurulu kararıyla saptanabilecektir.

Maddede başka bir değişiklik yoktur.

66. Madde : Bu madde genişletilerek aşağıdaki şekli almıştır.

"Genel, Katma ve Özel bütçeli kuruluşlar ve müesseseler, bunlara bağlı döner sermayeler, Kamu İktisadi Teşebbüsleri, sermayesinin yarısından fazlası tek başına yada birlikte Devlet'e, Kamu İktisadi Teşebbüslerine veya yerel yönetimlere ait olan kuruluşlar, özel yasa ile kurulan tüzel kişiliğe sahip olup, ortaklarının veya yasaların öngördüğü durumlarda ortak olmayanların ürünlerini alan, işleyen, değerlendiren, iyileştiren, satan, üretim gereksinmelerine yarayan araç ve gereçleri sağlıyan ortaklıklar ve bunlara ait birlikler, özel yasalarla kurulmuş tüzel kişiliğe sahip maden arama, kimyasal tahlil ve bunlarla ilgili teknik ve ilmi çalışmalar yapan kuruluşlar arasında artırma ve eksiltme işleri kıymet takdiri yoluyla yapılır.

İdarelerin gereksinmelerine ilişkin mal ve hizmetlerle yapım ve taşıma işlerinin, sermayesinin yarısından fazlası tek başına veya birlikte Devlet'e Kamu İktisadi teşebbüslerine ya da yerel yönetimlere ait olan kuruluşlardan sağlanması halinde, bunların bizzat o kuruluş tarafından üretilmesi, yapılması ve taşınması zorunludur. Kuruluş amaçları temel gıda ve günlük tüketim maddelerini alıp satmak olan bu fıkradaki kuruluşlar bakımından, sözü edilen temel gıda ve günlük tüketim maddeleri için, bizzat üretim ve yapım koşulu aranmaz.

Bu biçimde yapılan mal ve hizmet alımları ile yapımların tarife bedeli, tarife bedeli yoksa, piyasa satış değerlerine uygunluğu; alıcı kuruluşlarca belgelendirilir. Yukardaki kuruluşların uğraşı konusuna girmese bile, kendi amaçları için sahip oldukları tesis, atölye ve benzeri ünitelerinden öteki kuruluşlar da aynı yöntemle yararlandırılabilir.

Satış fiyatları Bakanlar Kurulu veya ilgili Bakanlıklarca saptanan mallar, dağıtımı yapan kuruluşlarda bulunmadığı belgelenmek koşulu ile bu fiyatlar üzerin-

den en yakın piyasadan da satınalınabilir.

Bu madde uyarınca yapılacak artırma ve eksiltmelerde Maliye Bakanlığının uygun görüşü gereklidir.

İdarelere bu konuda zorunluluk yükleyen özel hükümler saklıdır.

EK Madde : Bu madde yarışma yada seçme yoluyla bazı işlerin pazarlıkla yaptırılmasına dairdir.

2490 sayılı yasaya 15.7.1953 günlü ve 6150 sayılı yasanın 1 inci maddesiyle bir madde eklenmiş ve Bayındırlık Bakanlığınca gerek duyulan bazı yapımlara ait projelerin, yasanın ihale biçimlerini uygulamaksızın, yarışma ile yada yeterlilikleri ilgili Bakanlıkça kabul edilen yerli ve yabancı uzman ve firmalara pazarlıkla yaptırılması kabul edilmiştir. Bu madde;

1. Projesi yaptırılacak işlerin kapsamının genişletilmesi.

2. Gerekli görülecek inşaat, imalat ve tesisat işlerinin Devletin ve Kamu İktisadi Kuruluşlarının ortak olduğu kuruluşlara yaptırılabilmesi özetlenebilecek şekilde değiştirilmiştir.

Madde Şöyledir :

"Kuruluş yasasına göre proje ve inşaatını yapmakla görevli olan ilgili Bakanlıkça gerek görülecek Karayolları, demiryolları, limanlar, hava meydanları, akaryakıt tesisleri, özelliği bulunan önemli binalar ile estetik ve teknik özelliklere sahip güzel sanatlara ilişkin işlerin ve kentlerin ulaşım sistemlerine ilişkin planların, kent, harita, nazım ve imar planlarının su kanalizasyon ve enerji tesislerinin etüd ve proje işlerini yarışma ile ya da bunları bilimsel ve teknik yeterlilikleri ilgili Bakanlıkça kabul edilmiş yerli veya yabancı uzman ve firmalar arasında pazarlıkla yaptırmaya ve gerektiğinde yukarıda yazılı işlerin kontrolluğunu da bu firma veya uzmanlara pazarlıkla vermeye;

Aynı biçimde gerekli görülecek her türlü inşaat, imalat ve tesisat işlerini sermayesinin % 40'ından fazlası tek başına veya birlikte Devlet'e ve Kamu İktisadi Kuruluşlarına ait ve uğraşı konuları inşaat, imalat ve tesisat işleri olan kuruluşlara Bayındırlık Bakanlığınca o iş için onanmış birim fiyatları üzerinden hesaplanmış keşif bedelleri esas alınarak pazarlıkla yaptırmaya; ilgili Bakan yetkilidir.

Bu maddeye göre yaptırılacak etüd ve proje işleri dışında kalan inşaat, imalat ve tesisat işlerinin ihale biçimleri Maliye ve Bayındırlık Bakanlıklarınca birlikte hazırlanacak bir yönetmelikle saptanır."

Anılan yönetmelik henüz yayınlanmamıştır.

Kararnamenin 17. maddesiyle 4 Nisan 1946 gün ve 4876 sayılı Yasa "2490 sayılı Yasanın bazı maddelerindeki parasal sınırları olağanüstü durumların devam ettiği sürelerde üç katına çıkarmaktaydı. Bundan sonra parasal sınırlar her yılki Bütçe yasasıyla belirleneceğinden, 4876 sayılı yasa yürürlükten kaldırılmıştır.

2490 sayılı yasanın bazı maddelerini değiştirmiş bulunan 22 sayılı kanun hükmündeki kararname de 1.3.1979 gününde yürürlüğe girmiştir.

DEĞERLENDİRME :

Yasanın özünün, bugünkü ekonomik sistemde değiştirilemiyeceğini başlangıçta belirtmiştik. 2490 sayılı yasanın konusu olan ve olmayan işlerin emeğiyle geçinenlerin çıkarlarına uygun olarak gerçekleştirilmesinin bu sistemde olanaksız olduğunu yineledikten sonra, yürürlükteki sistem açısından değişikleri ele alalım :

1 — Parasal Sınırlar :

35 yıl öncesinin sabit parasal sınırları yerini her yıl çıkan bütçe yasasındaki sınırlara bırakmıştır. Varolan ekonomik sistemin sonucu enflasyon ve devalüasyonlar neticesinde paranın değeri devamlı düşmektedir. Para değeri sabit olamadığından, sabit parasal sınırlar geçerliliğini yitirmektedir. Bu nedenle bu sınırların her yıl bütçe yasasıyla belirlenmesi, rakamların artmasına rağmen, paranın alım gücüne göre bir sabit sınır getirilmek istenmiştir. Ki, bu da sistemin gereği ve sonucudur.

2 —Duyurular :

Duyuruların sayısının azaltılması ve ayrıca parasal sınırlara bağlı olarak daha da azaltılmasının "yapılan ihaleler için gazetelere ödenen duyuru paraları dolayısıyla ihalelerin astarı yüzünden pahalı oluyor" şeklindeki yakınmaları "bir çözüme" kavuşturduğundan sözedilebilir. Gerçekten bu böyledir. Fakat duyuruların özel gazeteler aracılığı ile yapılması zorunluluğu, duyuru yapmanın amacına, bu yasa özelinde, ters düşmektedir. Duyuru yapmanın amacının, duyurulmak istenen iş ile ilgili olanlara işin duyurulması olduğu apaçıktır. Öyleyse, illeri Basın İlan Kurumu'nca saptanacak yerel gazetelerin ikisinde duyuruların birer defa yapılması bu amaca hizmet edemiyecektir. Basın İlan Kurumu Genel Kurulu'nun 22 Şubat 1979 gün ve 71 no.-lu kararına göre Ankara iline ait ihaleler İstanbul ve İzmir ilinin Belediye sınırları içindeki herhangi iki gazetede duyurulacaktır. Bu duyurunun ulaşması istenen kişiler, ancak bu illerde çıkan bütün gazeteleri alırlarsa, duyuruları görebileceklerdir. Sözün kısası, duyuru ile ilgili değişiklikler, duyurunun amacına uygun yapılmasından çok özel gazetelerin çıkarları gözetilerek hazırlanmıştır. Oysa duyuru gerektiren bütün işlerin duyurularının Resmi Gazete'de bir defa yapılması, duyurunun amacına gerçekten uygun düşerdi. TMMOB'ye bağlı Odalar mes-

leki dergileri için indirimli gazete kağıdından yararlanamazken, ve gazetelere reklam aldıkları sayfalar için bile indirimli kağıt verilirken, bu indirimin çok büyük paralara ulaştığı günümüzde, Devletin gazetelere yardımı az bulunuyor ve bunu arttırmak için ya da azaltmamak için çare aranıyorsa, yardımın konusu bu olan başka bir yasayla yapılması daha doğru olurdu.

3 — İş Miktarının Artışı Veya Azalışı Nedeniyle Tasfiyeler Hakkında :

Keşif ve sözleşmenin dışındaki iş bedelinin artması ve bu miktarın % 20 yi geçmesi halinde, eski maddenin, iş tamamlanmadan sözleşmenin tasfiyesini gerektirdiği önceden anlatılmıştı. Bundan yararlanarak, bir çok yüklenicinin, para kazanacak, işleri bitirdikten sonra, kâr getirmeyecek işlerin sırası gelince, sözleşmeyi feshettirdiği biliniyordu. Bu defa, maddenin yeni şekli ile yüklenicinin, keşifler doğru yapılmışsa, bu yolu kullanamıyacağı ve işin yarım kalmıyacağı söylenebilir. Ne var ki, bunun asıl çözümü, işlerin, projelerin tamamlanmasından sonra ihale edilmesindedir. Ayrıca, yüklenici, işi bitirip % 20 yi aşmış durumdaysa, bu durum idarenin yararına olsa bile, aşan kısmın parasını alamamakta veya hile-i şeriye ile güçlükle almaktaydı. Yeni maddede % 20 oranı, % 30 olmakla birlikte, bu defa, bu oranı geçen durumlar için çözüm aranmamıştır.

4 — En Uygun Bedel Üzerine :

Yasanın eski metninde 36. maddede en uygun bedelin tanımı ve nasıl seçileceği açıklanmamıştı. Bu konuda sadece, sözkonusu Kararname ile de değiştirilmemiş olan 53. maddede "Arttırma ve Eksiltme işlerinde bedeller tahmin edilen miktarı bulduğu takdirde en uygun bedel sayılır" ifadesi vardır. Uygulamada ise Yargı Organları ve Sayıştay kararları paralelinde "eksiltme konusu işlerde en uygun bedel en düşük bedeldir" ilkesi benimsenmişti.

Yapılan değişiklikte bu ilke bu şekliyle yasaya geçirilmiş ve fakat bazı durumlarda en uygun bedelin en düşük bedeli olmayacağı varsayılarak bir esneklik de getirilmek istenmiştir. Fakat yasa metninde bu konuda idarelere yol gösterici bir kayıt yoktur. Yalnız uygun bedelin uygulama biçiminin gerektiğinde Maliye ve Bayındırlık Bakanlıklarının birlikte hazırlayacağı yönetmeliklerle belli edileceği kaydı vardır. Bu yönetmeliğin ne zaman gerekeceği ve dolayısıyla ne zaman yayınlanacağı belli değildir. Bununla birlikte Maliye Bakanlığının (5) sıra no.lu Devlet İhaleleri Genelgesi'nde şöyle bir açıklama yapılmıştır: "İdarelerin hazırlıyacakları şartlaşmalara en fazla devlet yararına olacak öneriyi ortaya çıkaracak şekilde hükümler koymaları, tahmin veya keşif bedelinin her türlü mali ve ekonomik varsayımların gözönüne alınarak titizlikle saptanması, anormal derecede indirimli önerilerin kuşkuyla karşılanması gerekmektedir. Öneride bulunan şahıs veya firmanın o günkü durumunun ne düzeyde olduğu, o şahıs veya firmanın ihaleyi yapan kuruluşa veya devletin diğer birimlerine karşı yükümlülüklerini yerine getirip getirmediği, malın veya hizmetin kalite ve dayanıklılık gibi unsurları, teslim süresinin idare lehine bir yarar sağlayıp sağlamadığı, ihale konusu işin, bağlı bulunduğu diğer işlerin o işe çeşitli etkilerinin olup olmadığı gibi hususların gözönünde tutulması en düşük bedelden makul ölçüde yüksek olan bir başka önerinin de uygun bedel olarak kabulüne olanak verebilir." Bilindiği gibi yapım işlerinde, öneri almadan önce, genellikle Yeterlik Belgesi verilmesi yöntemi vardır. Yeterlik Belgesi verilmesi için yapılacak başvurularda, hangi belgelerin isteneceği, yetkili katlarca saptanmıştır. Bu belgeler, taahhüt bildirisi, teknik personel bildirisi, yapı araçları bildirisi, banka referansı, mali durum bildirisi ve diğerleridir. Bu belgelerin doğruluğunu idarelerin araştırma olanağı olmadığı gibi, bu belgelerden (5) sıra no.lu genelge uyarınca yükleniciler hakkında araştırılması istenen hususun araştırılamıyacağı açıktır. Şu halde ihaleye katılma belgesi verdikten sonra ,verilmiş olan en düşük bedelli önerinin en uygun bedel olmadığına, örneğin firmanın o günkü durumunu ileri sürerek, karar vermek bir çelişki yaratmıyacak mıdır? Zaten devletin, anılan genelgenin, yüklenici şahıs veya firmalar için araştırılmasını istediği hususları etkin bir biçimde araştıran ve denetleyen bir örgütü de yoktur. Bu nedenle de öneri zarfları açıldıktan sonra bu konularda işveren idarelerin nasıl bir tutum izleyebilecekleri, nereden neyi araştıracakları, yanıtlanması gereken bir soru olarak kalacaktır.

Ayrıca bazı inşaat birim fiyat analizlerinin gerçeği yansıtmaması ve dolayısıyla birim fiyatın çok fazla kârlı olması nedeniyle, ve yüklenicilerin aralarında anlaşamamış olmalarından dolayı yapılacak yüksek tenzilatlar kuşkuyla mı karşılanacaktır?

Yüklenicilerin danışıklı olarak eksiltmeye katılmaları durumunda, bu şekliyle en uygun bedel tanımı anlaşmaya katılmamış bir yüklenici olsa dahi, danışıklı yüklenicilerin işine yarıyabilecektir.

En uygun bedel konusunun, yasanın bu biçiminde açıklığa kavuşturulamadığı ortadadır ve bu konuda herhangi bir uygulama yöntemi için yasanın dışında bazı düzenlemeler gerekmektedir.

5 — Pazarlık Yöntemiyle İlgili Olarak :

Bazı işlerin pazarlıkla yaptırılması için Bakanlar Kurulu kararı gerekirken, bunun değiştirilmiş olması, bürokrasiyi azaltıcı bir önlemdir. Bunun gibi, sistemin gerektirdiği bazı değişiklikler daha yapılmıştır.

6 — Emaneten Yaptırılacak İşler Hakkında :

Kârlı olmaması nedeniyle yüklenicilerin beğenmiyeceği işlerin ya da askeri gizlilik nedenleriyle yükleniciye yaptırılmasında sakınca görülen işlerin de yapılması gerekmektedir. Bunların yapılması için emanet yöntemini içeren bir madde, yasanın ilk düzenlenişinde, yasaya konmuştur.

Bu konuyla ilgili madde yeni şekliyle, araya bir yüklenici girmeksizin kuruluşlarınca oluşturulacak sorumlu kurullar eliyle yaptırılacak işlerin genişletildiği ve eski uygulamada çoğunlukla olduğu gibi araya bir taşaron sokmak yerine işlerin sorumlu kurullar eliyle yaptırılabileceği şeklinde yorumlanabilir. Bunun işlerlik kazanabilmesi için bu konuda yeni bir örgütlenme gerekmektedir; yasada bu yönde herhangi bir işaret olmadığı gibi, anılan Genelge'den uygulamanın eski şeklinde devam edeceği anlaşılmaktadır. Günün koşullarına uydurulan bir değişiklik olarak emanet yaptırılacak işler için gerekli makina, araç ve gereçlerin öncelikle bunları kendileri üreten ya da yapan kamu kuruluşlarından sağlanmasıdır.

50. maddenin (C) fıkrasının uygulanabilirliğini söylemek için kamu kuruluşlarının elindeki makina, araç, gereç ve taşıtların envanteri gerekmektedir. Bu envanter elimizde olmamakla birlikte, son yıllarda genel olarak kamu kuruluşlarının makine parklarıyla ilgili izlediğimiz gelişmelere göre, bu fıkra hükmünün geniş olarak uygulanamıyacağını söylemek kehanet olmasa gerektir.

7 — Kurumlar Arası İhaleler :

20 sayılı Yasa Hükmünde Kararname ile 10.9.1960 günlü ve 79 sayılı Yasa'nın 10. uncu maddesi değiştirilmiş ve K/792 sayılı Karar madde metninden çıkartılarak kaldırılmıştır. Sözkonusu karar 2490 sayılı Yasa'ya tabi kamu kuruluşlarıyla, sermayesinin tamamı veya en az yarısı devlet veya devlet kuruluşları tarafından verilmek suretiyle kurulmuş kuruluşlar arasında alım ve satım işlerinin pazarlık ve kıymet takdiriyle yapılacağını belirtmekteydi. 2490 sayılı Yasa'da yapılmış olan değişiklikle bu hükümler 66. madde kapsamına alınmıştır.

Bu arada doğal olarak yapılması gereken ve yapılmış olan bir değişiklik, adı geçen kuruluşların sahip oldukları tesis, atölye ve benzeri ünitelerinden diğer kuruluşların da yararlanabileceği hükmüdür.

8 — Yarışma ya da Seçme Yöntemi Üzerine :

Bu konuyla ilgili maddenin değiştirilmesiyle, sözkonusu yöntemle projesi yaptırılabilecek işlerin kapsamının genişletildiği önceden belirtilmişti. Ayrıca yapılan değişiklikle, bu maddenin uygulanma yetkisi yalnız Bayındırlık Bakanlığı'na aitken, ilgili bakanlara da bu yetki verilmiştir. Böylece yabancı firmalara yaptırılabilecek olan etüd ve proje kapsamı genişletildiği gibi, yaptırma yetkisi de genişletilmiş olmaktadır. Bu konuda herhangi bir sınırlama getirilmemiş, ilgili bakanlığın gerek görmesi yeterli kılınmıştır.

Oysa anılan proje işlerinin tümü ülkemiz mimar ve mühendislerince gereçekleştirilebilecek olan işlerdir. Kaldıki;

Sayın Başbakan Bülent Ecevit "Mühendislik hizmetleri ihracı" ile ilgili olarak bir süre önce kamuoyuna şu açıklamaları yapıyordu : "Türkiye'nin döviz darboğazını, dış ödemeler dengesi sorununu çözmesi sanayi ihracat potansiyeli ile ölçülmemelidir. Bir yandan potansiyel geliştirilmeye, tam değerlendirilmeye çalışılmalıdır. Ama bir yandan Türkiye'nin başka olanakları Türkiye'nin MÜHENDİSLİK HİZMETLERİ ihracı yoluyla dış ödemeler sorununu büyük ölçüde sadece onunla çözme olanağı var. Mesela benim 1976 da bildiğim rakam, Güney Kore'nin Suudi Arabistan'a mühendislik hizmetleri yolu ile elde ettiği döviz 1 milyar dolar yılda... Şimdi bir yandan hizmet ihracını, mühendislik ve müteahhit hizmeti ihracını bir yandan turizm, bir yandan da tarımımızın, hayvancılığımızın olanaklarını tam değerlendirme halinde, Türkiye sanayi yapısında gerekli değişiklikleri hızla yapmasa bile döviz darboğazımızı aşabileceğimize inanıyorum."

Bu konuda yıllardır verilen savaşım bilinirken dışarıya mühendislik hizmeti satmaktan sözeden bir iktidar için, maddenin bu şekli en azından bir talihsizlik olarak nitelendirilmelidir.

Genel olarak, işlerin özelliklerine göre ayrılması gerekmektedir. Örneğin proje işlerini ayırmak daha olumlu olacaktır. Anımsadığımıza göre 7/117 sayılı kararname proje işlerine bugünkünden daha gerçekçi olarak yaklaşmaktaydı. Fakat bu kararname de bazı yasalarla çeliştiğinden uygulanamamıştı. Yine, örneğin, Yetiştirme Yurtlarına ya da hastahanelere yiyecek alım yüklenici eline bırakılmaması gereken işlerdir. 2490 sayılı yasa yerine, yukarıdaki iki örneğin gerektirdiği gibi, geniş kapsamlı bir yasa ya da yasalar gerekmektedir. Bu yasanın ya da yasaların çıkarılması ve diğer yasalarla çelişmemesi için de gereken değişikliklerin yapılması gerekmekteydi.

2490 sayılı Yasad'a yapılan bu değişiklik, sistemin gerektirdiği değişikliklere dahi yönelinmediğini göstermektedir.

beton bileşimlerinin tayininde yeni bir metod

HALUK AYTAÇ
Dr. Yük. Müh.

1 — GİRİŞ :

Betonarme bir yapının inşaatını üstlenecek bir mühendisin karşılaşacağı ilk sorun, yapıda kullanılacak olan betonun bileşiminin kendisinden istenen vasıfları sağlayacak şekilde tayinidir. Kolayca anlaşılabileceği gibi bu bileşim, tek bir anahtar formülün uygulanması ile elde edilemez. Zira bir betonun bileşiminde göz önünde tutulması gereken hususlar, o betonun yapının gerektirdiği özelliklere sahip olması ve bu betonu imal etmek için elimizdeki mevcut olanaklardır.

Yük miktarının fazla olduğu kritik bir yapıda kullanılan bir betonla stabilitenin söz konusu olduğu bir yapıda veya ısı izalosyonunun arandığı bir duvarda, geçirimsizliğin arandığı bir su haznesi inşaatında kullanılan betonların bileşimlerinin aynı olmayacakları tabiidir. Bu bakımdan beton bileşimlerinin tayininde büyük ölçüde maksimum mekanik mukavemet aranarak etüd yapılır. Halbuki bir beton mükemmel bir mekanik mukavemete sahip olabildiği halde geçirgen olabilir, don tesirlerinden etkilenebilir ve rötre sonucu çatlama tesirlerine maruz kalabilir.

İşte bu sebeplerden dolayı, evrensel olarak kaliteli bir betonda gözönüne alınan temel kriter kompasitedir. Betona, tayin edilmiş imal şartları altında en yüksek kompasiteyi sağlayan bileşimleri ise tarif olarak "referans bileşimi" diye adlandırırız.

Betonun granürler bileşimi grafik üzerindeki bir eğri ile gösterilebilir. Burada dane çapları absis ekseni üzerinde, bu çaplara tekabül eden eleklerden geçen % miktarları ise ordinat ekseni üzerinde işaretlenirler. Anlaşılacağı gibi birbirlerine oranla daha iyi olan granürler karışımlar mevcuttur. Bu bakımdan beton bileşiminin tayininde takip edilen yol, bu karışımın eğrilerini referans bileşimine en iyi çakışacak bir şekilde tespit etmektir.

Referans bileşimleri genellikle cebrik fonksiyonlarla gösterilmeye çalışılmıştır. Bu alanda çalışmalarda bulunan Fuller, Thompson, Faury, Dutron, Valette gibi araştırmacılar değişik referans bileşimleri önermişler ve yıllar boyu uygulamışlardır. Memleketimizde halen uygulanan referans bileşimi (1907) yılında Fuller tarafından teklif edilmiş olup TS-706 olarak Türk Standartlarına geçmiş bulunmaktadır.

Bu şekilde ifade edilebilir :

$$p = 100 \sqrt{\frac{d}{D}} \quad \text{(Yanlızca granüla için)}$$

Görüldüğü gibi bu bileşimde en yüksek kompasitenin parabolik bir referans eğrisi ile elde edilebileceği kabul edilmektedir.

2 — JOISEL METODU :

2.1 — Referans Doğrusu :

Bu yayında sunulan referans bileşimi ise ilk defa 1953 yılında A. JOISEL tarafından önerilmiş olup yanlızca bir doğrudan ibarettir. (Şekil 1)

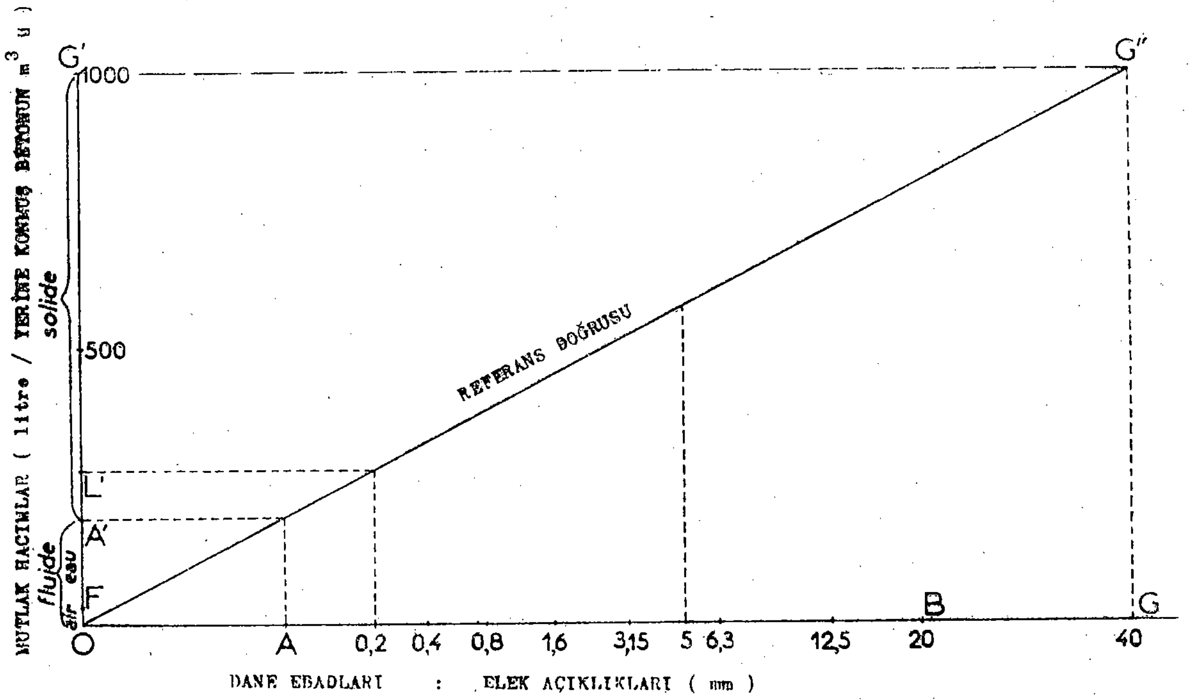
Referans doğrusunun ordinatlar ekseni malzemelerin mutlak hacimlerini ihtiva etmektedir. OA' su ve havadan oluşan akıcı hacmi göstermektedir. Eğer Granülalar boşluklu iseler buna porozite suyunu da ilave etmek gerekir. Burada OF = 0.15 OA' hava hacimi, FA' = 0.85 OA' ise beton suyunun hacmidir. A'G'ise bağlayıcı ve granüladan oluşan mutlak katı hacmini gösterir. Eğer bağlayıcı 0,2 mm de sınırlı olarak kabul edilirse, referans mutlak hacmi A'L' ile gösterilir. Nihayet OG' ise betonun sıkıştırılmasından sonraki toplam hacmini gösterir.

2.2 — Absisler Ekseni :

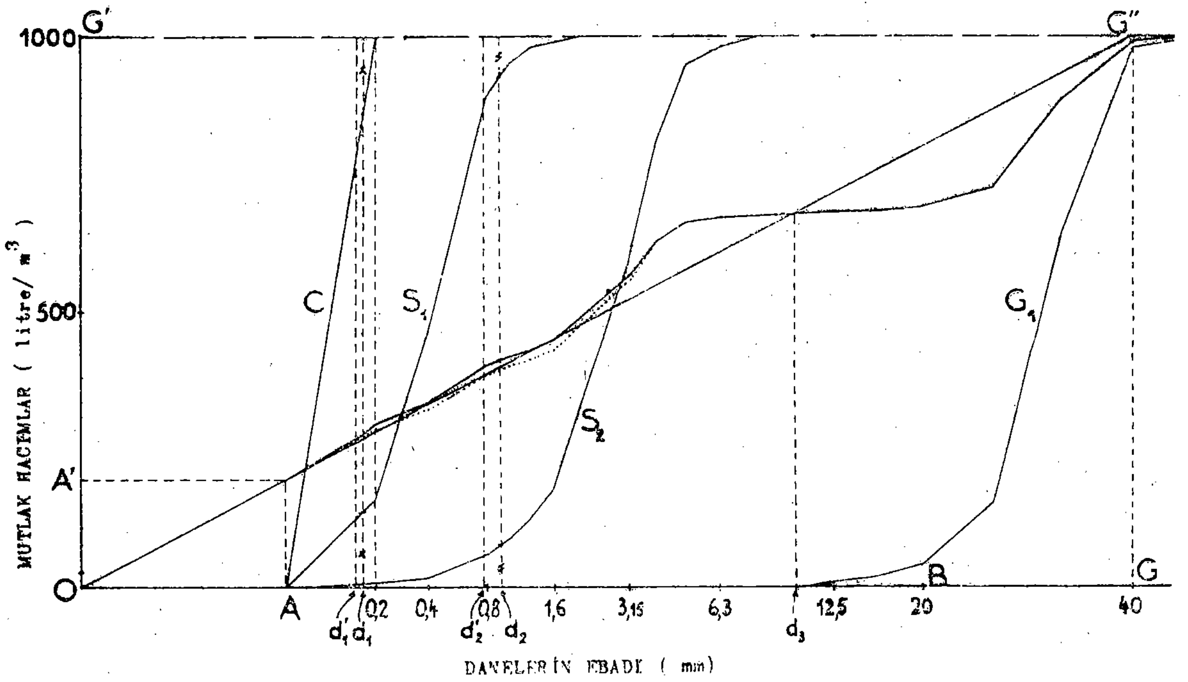
OA Ölçeği :

OA ölçeği (Şekil 3) te verilmiş olan abak yardımıyla tayin edilir. Şekil 1 de görüldüğü gibi OA doğru parçasının tayini, betonun karma suyunun hacmini belirleyen FA' doğru parçasının elde edilmesini sağlar. Betonun ihtiyacı olan su miktarı ise maksimal granülanın D boyutuna ve çimentonun "n. δ" ile tanımlanan aktiflik cinsine bağlıdır. Burada "δ" çimentonun özgül ağırlığıdır, "n" ise 100 gr. bağlayıcı ile normal kıvamda bir hamur elde etmek için gerekli olan su miktarının gr. cinsinden tanımıdır. Bağlayıcının normal kıvamının tayini VİCAT iğnesi yardımıyla yapılmakta olup TS-24 te tariflenmektedir.

Deneyler normal kıvamda bir çimento hamurunun karma suyunun 100 gr. çimento için 25 ila 30



Şekil - 1



Şekil - 2

gr. dolaylarında olduğunu göstermiştir. Çimentonun özgül ağırlığı ise genellikle $\delta = 3{,}15$ olarak kabul edilmektedir. O halde hemen büyük bir çoğunlukla normal portland çimentoları için $n\delta = 85$ olarak alınabilir.

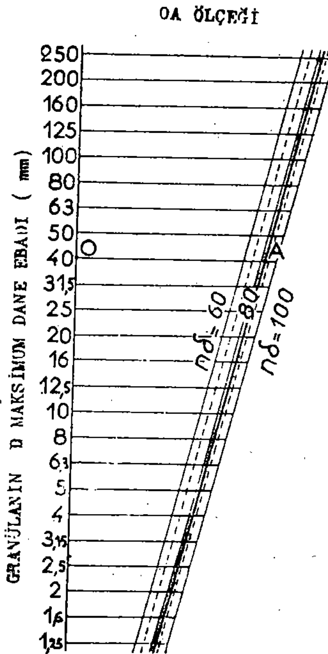
Bu bilgilerin ışığı altında şekil 1 de D = 40 mm olarak verilen örnek için OA doğru parçası şekil 3 teki abaktan kolayca elde edilebilir.

AB Ölçeği :

AB ölçeği ise şekil 1 de görüldüğü gibi D/2 ye kadar olan granüla grubunu tayin etmekte olup şekil 4 te verilen abak yardımıyla hesaplanır. Burada önceden hesaplanması gerekli olan parametre $\frac{d}{2}/d$ temel granüla sınıflarının tarifsiz ortamda hesaplanmış kompasiteleridir.

Bir granüler topluluk ince, orta ve iri şekilde ifade edilebileceğimiz malzemelerden meydana gelmiştir. Bu bakımdan tüm topluluğun kompasitesini saptayabilmek için bu alt granüla sınıflarının kompasitelerini bilmek gerekmektedir. Prensip olarak her cins granüla için en az bir kompasite ölçümü yapmak gerekir. Yani beton değişik kaynaklı bir çeşit kum ve iki çeşit çakıldan imal edilecekse, kompasite ölçümleri her üç granüladan alınmış temel granülalar üzerinde yapılmalıdır.

Temel granülalar $\frac{d}{2}$ / d şeklinde gösterilip



Şekil - 3

(1/2 mm, 5/10 mm, 10/20 mm vs.) numunelerin elek analizlerinin sonucu çıkan hakim sınıflardan seçilmelidir.

Bu durumda absisler ekseni d_1, d_2, d_3.... vs. şeklinde bir kaç esas aralığı ayırmak ve her aralığa tekabül eden kuru temel granülalarının şantiyede öngörülen sıkıştırma şartları altında kompasitelerini tayin etmek uygundur. Aralık sayıları bileşime verilen öneme göre orantılıdır.

Örneğin, granülaların en iri daneleri şekil 1 de verilen örnekte olduğu gibi 40 mm ise, 0/5 ve 5/40 mm lik aralıkları ele alabiliriz. Bu aralıklar içinde 1/2 mm ve 10/20 mm lik temel granülaların kompasitelerini tayin etmek uygun olabilir. Eğer en iri danenin boyutu 200 mm ye varıyorsa 0/5 mm, 5/40 mm, 40/200 mm aralıkları gözönüne alınarak 1/2 mm, 10/20 mm ve 50/100 mm temel granülalarının kompasiteleri tayin edilebilir. İzlenebilecek en mantıklı yol, aralıkları aşağıdaki şekilde seçmektir :

$$\frac{D}{n^3} / \frac{D}{n^2} , \frac{D}{n^2} / \frac{D}{n} , \frac{D}{n} / D$$

$n > 2$ olduğuna göre.

Temel Granülaların σ_o Kompasitelerinin Ölçülmesi.

σ_o Kompasiteleri, tarifsiz bir ortamda şantiyede gerçekleştirilecek sıkıştırmanın gerek güç gerekse zaman bakımından aynına maruz kalan $\frac{d/d}{2}$ temel granülalarının kompasiteleridir.

Bunun ölçülmesi için V hacmi oldukça büyük bir kap veya kalıp alınır (kalıbın hacminin büyük seçilmesinden maksat kalıp kenarı tesirlerini minimuma indirgemek içindir). Kalıp etüd edilecek temel granüla ile doldurulur ve sıkıştırılır. Daha sonra kalıbın üst yüzeyini geçen daneler bir cetvelle mastar çekilerek atılır ve granülalar tartılır. Kompasite :

$$\sigma = \frac{V}{V} \qquad v = \text{granülanın mutlak hacmi} = \frac{\text{granülanın ağırlığı}}{\text{özgül ağırlığı}}$$

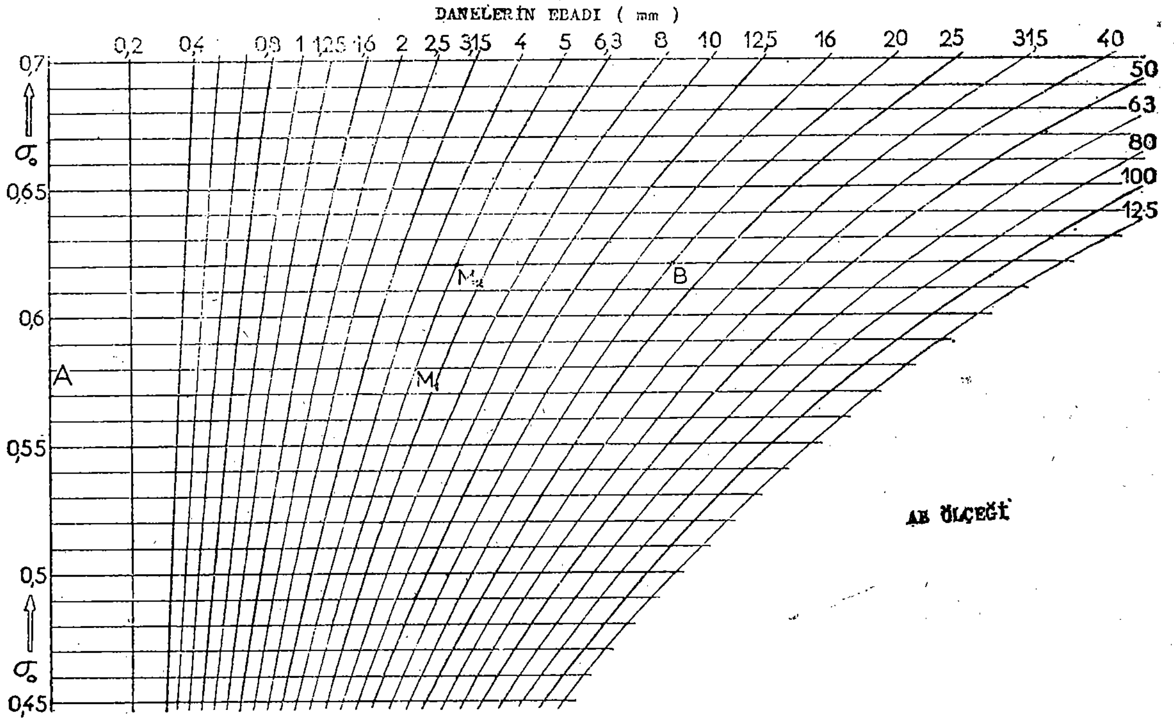
Eğer granüla boşluklu değilse kalıbın V hacmi su ile tamamlanarak boşluk miktarı doğrudan elde edilir ve :

Su hacmi = V - v

Tarifsiz ortamda ölçülen σ_o kompasitesi, V hacimli bir kabın içinde ölçülen kompasitesine aşağıdaki formülle bağımlıdır :

$$\sigma = (1 - \frac{K\,S\,d}{V})\,\sigma_o$$

burada S kalıbın yüzeylerinin alanı (mastar yüzeyi



Şekil - 4

dahil) ve d, granüla danelerinin ebadıdır. Eğer d için, granüla grubu içindeki en iri danelerin ebadı alınırsa K nın değerinin 0,1 civarında olduğu deneysel olarak bulunmuştur. O halde L kenarlı kübik bir kalıp için :

$$\sigma_o = \frac{\sigma}{1 - 0{,}6 \; \dfrac{d}{L}}$$

σ_o değerleri şekil 6 da verilen abak vasıtasıyla ve d/L cinsinden bulunabilir.

AB'nin tayin edilmesi :

Şimdi bu bilgilerin ışığı altında şekil 1 de verilen örnek için gerekli AB ölçeğini tayin edelim. Örnekteki granüler topluluk 0/5 ve 5/40 mm lik iki aralığa ayrılabilir. Tayin edilmiş sıkıştırma ve yerine koyma sonucu kompasitelerin şu şekilde hesaplandığını kabul edelim :

1/2 mm lik temel granüla için $\sigma_o = 0{,}58$
10/20 mm " " " $\sigma_o = 0{,}62$

AB doğru parçasını teşkil eden 0 ila 5 mm ve 5 ila 20 mm ölçekleri şekil 4 teki abaktan AM_1 ve M_2B şeklinde ardarda alınmışlardır.

BG Ölçeği :

BG ölçeği ise şekil 5 te verilmiş olan abak yardımıyla tayin edilebilir. Bu ölçek son temel granüla olan $\frac{D}{2}$/D nin σ_o kompasitesine ve r/R oranı ile gösterilen kalıp ve armatürlerin tesirlerine bağımlı olan BG/OB oranından hesaplanmıştır.

r, granülaların en iri danelerinin ortalama yarı çapıdır ve yaklaşık olarak $r = \frac{D}{6}$

R, kalıbın ortalama yarı çapıdır. Bu, betonun doldurduğu hacmin kendisini sınırlayan alana oranıdır (Kalıp, armatür ve betonun üst yüzeyi) Döşemelerde bu değer döşeme kalınlığının yarısı olarak (mm cinsinden) alınabilir. Eğer örneğimizi e = 140 mm kalınlığında bir döşeme için uygulayacak olursak R = e/2 = 70 mm

Buradan $r/R = \frac{6{,}7}{70} = 0{,}1$

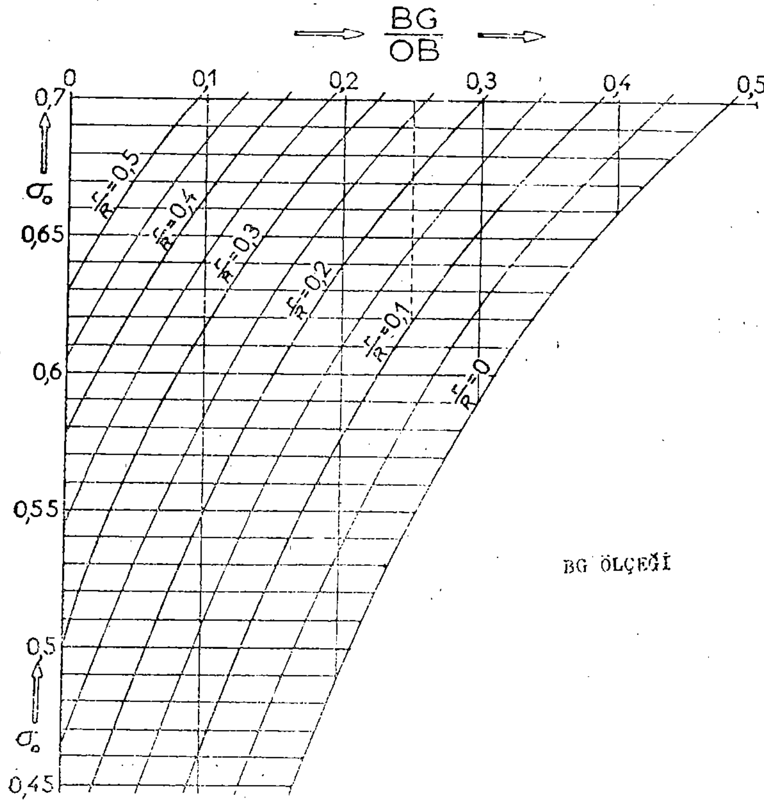
$\sigma_o = 0{,}62$ için şekil 5 teki abaktan BG/OB = 0,25 olarak bulunur.

G noktası bu şekilde yerleştirilerek OG referans doğrusu çizilir.

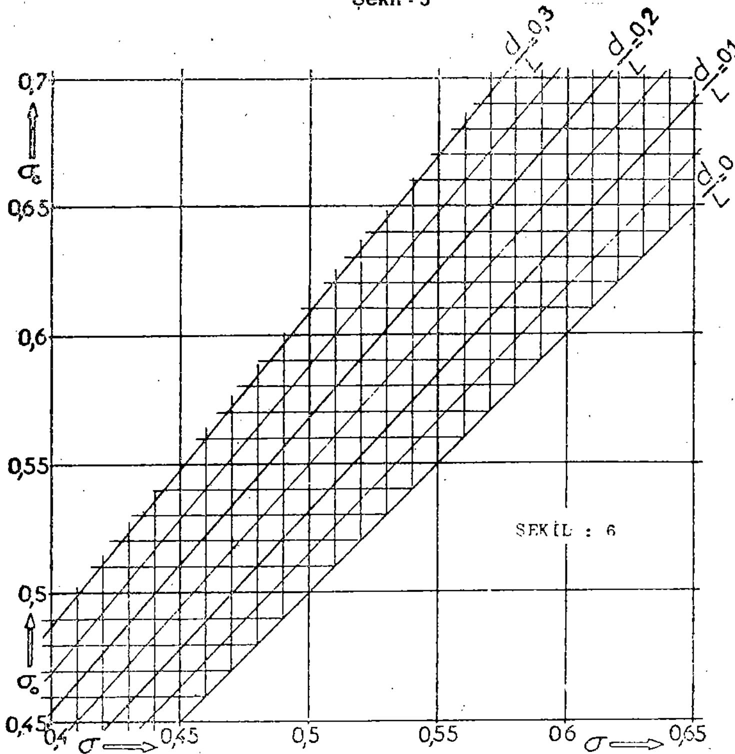
3 — REFERANS BİLEŞİMİNİN UYGULANMASI :

3.1 — Bileşim Doğrusundan İtibaren Kabul Edilebilir Sapmalar :

Bulunan referans doğrusu, tayin edilmiş şartlar altında elde edilebilecek maksimum kompasiteye tekabül eder. Bu bakımdan seçilen bileşim refe-



Şekil - 5



Şekil - 6

rans bileşimine ne kadar yakınsa, betonun kompasitesi de o kadar fazla olur. Fakat hakikatte daima referans doğrusundan sapmalar olacağından bu sapmaların hangilerinin daha kabul edilebilir mertebede olduklarını irdelemekte yarar vardır.

Referans doğrusundan muhtemel sapma tipleri şekil 8'de gösterilmiştir. Bu duruma göre d 1/d 3 daneleri bölgesinde 1 tipinde bir sapma II tipindeki bir sapmaya göre tercih edilir, zira d 2/d 3 danelerindeki bir hata ince olan d 1/d 2 danelerinin fazlalığı ile telafi edilebilir fakat bunun karşıtı daha zordur.

Yine korelatif olarak III tipindeki referans doğrusunun altında oluşan bir sapma ancak ince elemanlar bölgesindeki I tipi referans doğrusunun üstünde oluşan bir sapma ile telafi edilebilir. Karşıt olarak referans doğrusunun altında oluşan II tipindeki bir sapma, iri daneler bölgesinde karşıt yönde oluşabilecek IV tipi bir sapma ile uygun bir şekilde telafi edilemez. Böylece d 2/d 4 orta danelerinin fazla olması halinde boşluklu ve katı bir beton elde edileceği anlaşılmaktadır. Görülüyorki bileşime özellikle ince elemanlarının bölgesinde ihtimam göstermek gerekmektedir. Daneler ne kadar ince olursa referans doğrusunun altındaki sapmalar o derece zararlıdır.

O halde ince elemanlar bölgesinde referans doğrusunun üzerindeki bir sapma kompasitede bir azalma meydana getirirse bile diğer bölgelerdeki sapmaların sakıncalarını azaltır. Oldukça az oranlardaki çok ince eleman (örneğin filler) ilavesi bile başlangıçta granülometri eğrisinin referans doğrusunun üstünde yer almasını sağlar. Bu sapma gerek daneler arasındaki kılçalların boyutlarının ufalmasına yani betonun geçirimsizliğinin artmasına gerekse betonun akıcılığının yükselmesine (eğer su dozajı yeterli ise) yardımcı olur. Böylece, belli ölçüler içinde, çimentolar gibi

büyük kısımları 5 ila 100 mikron olan ince danelerin oranlarındaki yetersizlik telafi edilebilir.

3.2 — Bileşenlerin Dozajlarının Tayini :

Eğer betonu teşkil eden bağlayıcı ve granülaların granülometrileri sürekli ve birbirleri üzerine binmiyorsa (ki bu en kolay haldir), bu durumda değişik bileşenler şekil 1 de gördüğümüz ordinat ekseni yardımıyla tayin edilebilir.

OF - Hava hacmi	A'L' - Bağlayıcı hacmi (eğer 0,2 mm ile sınırlanmış ise)
FA' - Su hacmi	L'G' - Granüla hacmi

Elde edilen hacimler tekabül ettikleri birim hacim ağırlıkları ile çarpılarak ağırlık cinsinden dozajları elde edilir. Şekil 1 deki örnekte hesaplanan referans dozajları şunlardır:

Hava için	29 lt/m³
Su için	164 "
Çimento için	87 x 3,1 = 270 kg/m³

0,2/5 mm granülası için 290 x 2,65 = 770 kg/m³
5/40 mm granülası için 430 x 2,65 = 1140 kg/m³

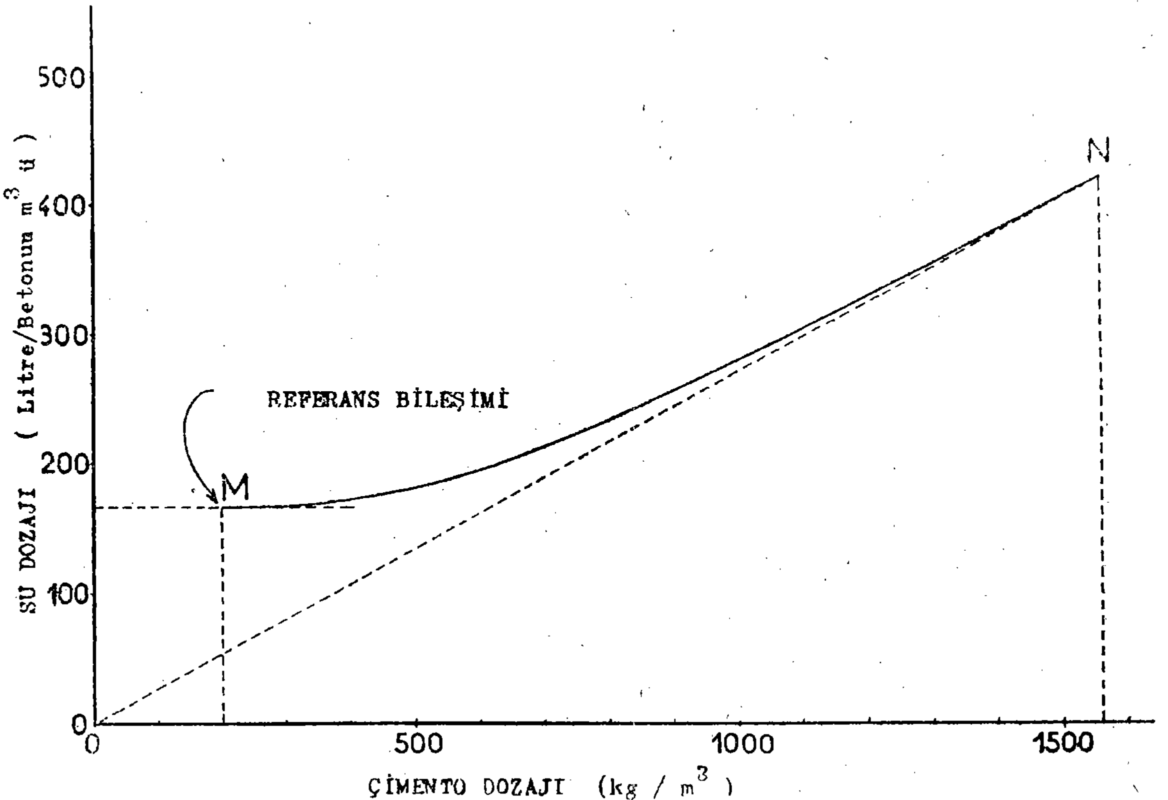
Eğer değişik granülaların granülometri eğrileri birbirleri üzerine binerse veya birbirlerinden süreksizlik bölgeleriyle ayrılmışlarsa (ki hakikatte en sık rastlanan haldir), bu durumda elemanların dozajlarını tayin etmek biraz daha zahmetlidir. Böyle durumlarda şu kurallar geçerlidir :

1 — Eğer iki granülometri eğrisi birbiri üzerine binerse, en ince granülanın elekte kalan miktarı kadar en kalın granülanın aynı elekten geçen miktarını veren elek açıklığı sınır dane boyutu kabul edilebilir.

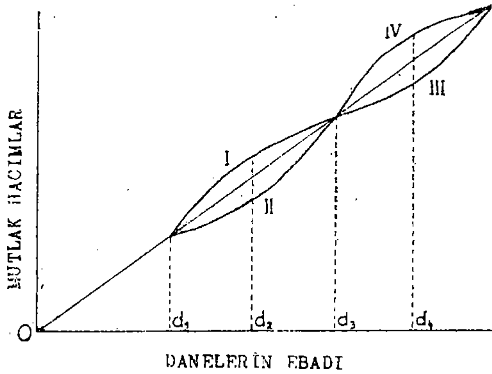
2 — Eğer iki granülometri eğrisi birbirlerinden bir süreksizlik bölgesiyle ayrılmışlarsa sınır dane boyutu, süreksizliğin absislerinin uç değerlerinin ortalaması olarak kabul edilebilir.

Örnek :

Şekil 2 de granülometri eğrileri gösterilen bir C çimentosu ve S1, S2, G1 granülaları ile bir beton teşkil edelim. Burada temel granülalar birinci elemanda 0,4/0,8 ikinci de 1,6/3,15 ve üçüncü de 20/40 mm olarak seçilmiş olup D maksimal granüla boyutu da 40 mm civarındadır. Bu temel granülaların ve D maksimal granülasının kompasiteleri ve kalıp kenar tesirleri deneysel olarak önceden belirtilen şekilde OG referans bileşeni tayin edilir. 0,2 mm nin altındaki granülometriler şekil 2 de gösterildiği gibi bir doğru olarak kabul edilebilir.



Şekil - 7



Şekil - 8

Görüldüğü gibi, bir taraftan C çimentosu ile S1 kumunun, diğer taraftan S1 ve S2 kumlarının granülometrik eğrileri üst üste binmektedir. Diğer taraftan S2 kumu ile G1 agregası ise bir süreksizlik bölgesi ile ayrılmıştır. S2 kumunun üst limiti 5 mm, G1 agregasının alt limiti ise 20 mm dir. O halde d3 sınırı bu iki granülaya (5 ve 20 mm ye) eşit mesafede yerleştirilir.

Keza d1 ve d2 sınırları da aynen evvelce izah edildiği gibi, birinin elekte kalan miktarı kadar diğerinin elekten geçen miktarını verecek şekilde yerleştirilir. Böylece referans doğrusu üzerinde mutlak hacim cinsinden şu karışım elde edilir.

Hava + Su	195 lt
C	74
S1	130
S2	280
G1	+ 320
	1000 lt.

Bu orantılar sonucu beton için şekil 2 de dolu çizgilerle gösterilen OG egrisi elde edilir.

3.3 — Çimento Dozajının Tayini :

Maksimal kompasitenin tayini esasında, çimento danelerinin granülalardan yanlızca boyutları ve birim hacim ağırlıkları bakımından farklılık gösterdiklerini kabul etmiştik. Fakat betonun mukavemetine fiziko-kimyasal tabiatları da büyük ölçüde etki ederler.

Betonun mekanik mukavemetlerinin onun enerji katsayısı $\theta = \frac{C}{c+e+a}$ ile doğru orantılı olarak değiştiği bilinmektedir. Burada c, e ve a sırasıyla çimento, su ve havanın birim hacımlı, yerine dökülmüş betondaki mutlak hacımlarıdır. Diğer taraftan eğer kompasite maksimal ise boşluk oranı olarak tariflenen (e+a) miktarı minimumdur. Bu nedenle minimum etrafındaki bütün fonksyonlarda olduğu gibi çimento miktarı çok az değişecektir, buna mukabil enerji katsayısı önemli derecede değişir.

Böylelikle mekanik mukavemetlerin öncelik kazandığı durumlarda çimento dozajını referans dozajının üzerine çıkarmak faydalıdır. Örneğin referans dozajı olan 200 kg/m³ yerine 300 kg/m³ lük bir dozaj alındığında betonun fiatında % 10 bir artışa karşın basınç mukavemetinde % 60 dolayında bir artış beklenebilir.

Diğer taraftan çimento dozajını referans dozajının ötesine yükseltmekle betonun bileşim eğrisine şekil 8'deki I tipinde bir sapma olanağı sağlanır. Bu sapmada daha evvelce görüldüğü gibi iri granülalar bölgesindeki bir eksikliği düzeltme imkanına sahiptir. Bu sebepten dolayı çimento oranı bakımından zengin bileşimlerin granülometrilerindeki hassasiyet daha az önemlidir.

3.4 — Dozajının Çimento Dozajına Bağımlı Olarak Değişmesi :

Referans doğrusunun önerdiği su miktarı aynen tatbik edilecek olursa, çimento dozajında meydana gelecek ufak artışlar su miktarına etki etmez. Ancak yüksek bir çimento dozajı artımında su miktarı da arttırılmalıdır. Bu artış şekil 7 de verilmiş olan abak vasıtasıyla tayin edilebilir.

Görüldüğü gibi 200 kg yerine 300 kg/m³ çimento kullanıldığında su miktarı şekilde görüldüğü gibi pratik olarak aynıdır. 400 kg/m³ lük bir çimento dozajı için ise su miktarındaki artış şekil 7 den % 4 ila % 5 olarak bulunabilir.

4 — METODUN YORUMU :

Makalede anlatılmaya çalışılan referans bileşimi malzemeyi, kalıpları ve sıkıştırmayı içeren belirlenmiş şartlara göre tesis edilmiştir. Bu bakımdan diğer referans bileşimlerine nazaran daha gerçekçi yaklaşımlar getirmekte olup, ön görülen şartlar şantiyede uygun bir şekilde tesis edildiği hallerde oldukça iyi neticeler vermektedir.

Çalışma şartlarının daha titiz, kontrolların ise daha etkin olduğu beton santralları ve prefabrikasyon imalatlarında bu metod bilhassa kaliteli betonlar için önerilebilir.

Teorik öngörülerle pratik uygulamaların farklılık gösterdiği şantiye şartlarında ise, metodu uygularken daha esnek davranmak uygundur. Eğer yetişmiş personel ve teknik malzeme yetersizliği söz konusu ise bu durumda mühendisin tecrübesi daha da önem kazanır. Unutmamak gerekir ki son söz şantiyede söylenmektedir.

daha kullanışlı bir takeometrik karne

NURİ AKKURT (*)
İnş. Yük. Müh.

Takeometrik karneler doldurulurken H ve T ile ilgili kolonların doldurulmasında sık sık hata yapıldığı görülmekte ve sonuçta, bulunan kodlar da hatalı olmaktadır. Bunun nedeni de, bilinen takeometrik karnelerin düzenlenme biçimidir. Hataları önlemek amacıyla daha kullanışlı yeni bir karne biçimi önerilmiştir. Aşağıda her iki karne karşılaştırılarak önerilen karne açıklanmaktadır.

(*) DSİ X. Bölge - Diyarbakır

Özel İşaretler :

Z : Orta kılın yatay düzlemle yaptığı düşeyaçı.

△ : Aletin muylu ekseninin kodu (P_1 + alet yüksekliği)

H : Muylu kodu ile mira üstündeki orta kıl izdüşümünün kod farkı.

T : Mira üstündeki orta kıl okuması ile mira dibi arasındaki fark.

P : Nokta.

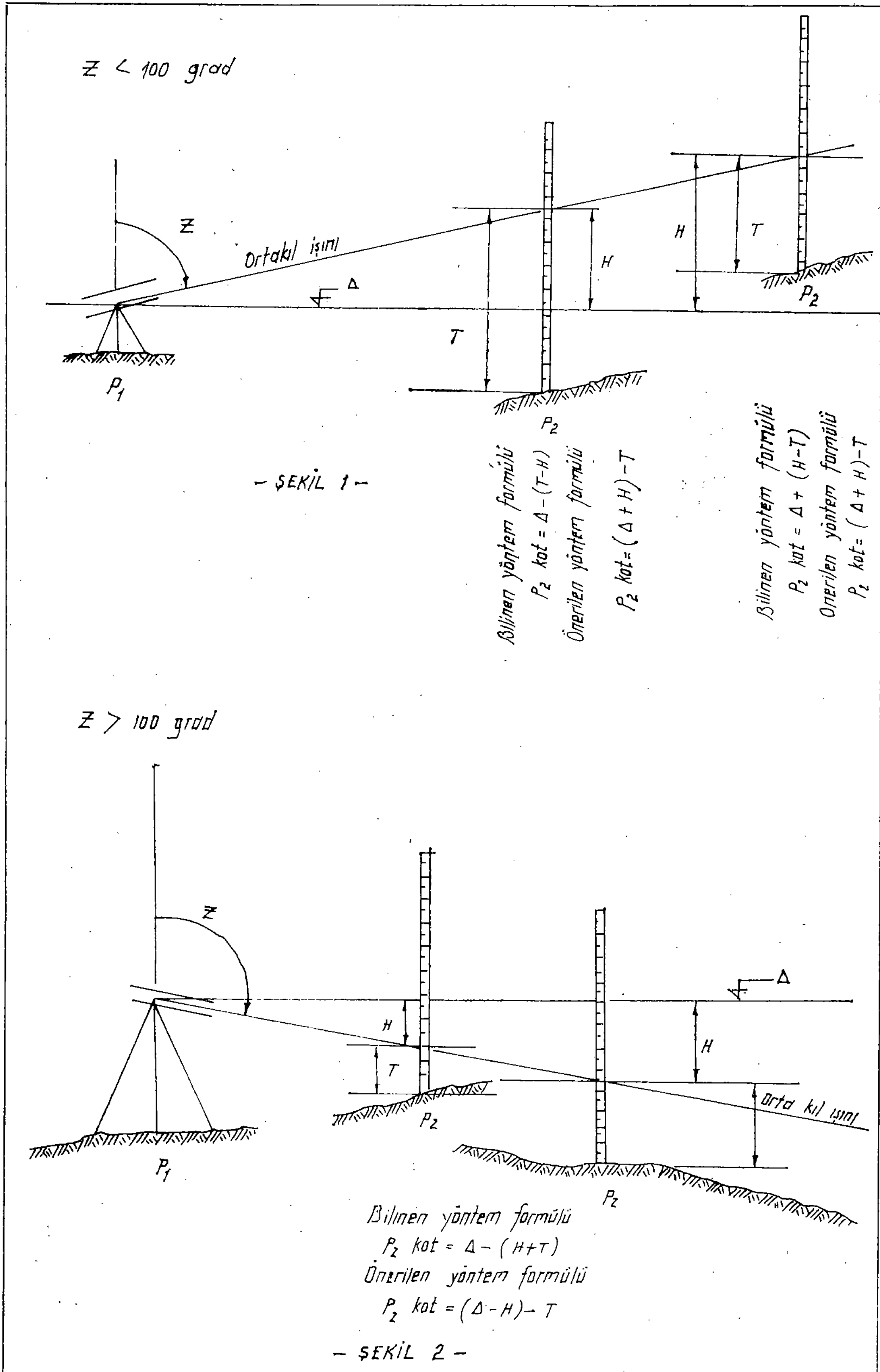
A — BİLİNEN KARNE ŞEKLİ :

Önce takeometrik okuma durumlarına göz atalım. Bunlar Şekil 1 ve Şekil 2 de gösterilmiştir. Bilinen karne Pons ya da Reger tablolarından yararlanarak Şekil 1 ve 2 de gösterilen H değerleri ve yatay uzaklıkları bulunarak doldurulacak ve noktanın kodu hesaplanacaktır. Tablo 1 de bu şekilde doldurulmuş bilinen karne örneği görülmektedir. Bu tür hesapta büro personeli T ve H arasındaki işlemlerde ve sonucun yazılacağı kolonda sık sık hata yapabilmektedir.

Şekil 1 ve 2 de bilinen yöntemle yapılacak hesabın formülleri verilmiştir. Bu formüllerden, ya da karneden görüleceği gibi H-T, T-H ya da H+T hesaplanacaktır. Karnedeki yukarı ve iniş deyimleri bunların hesabında hata yapılmasını önleyememektedir. Büro personeli genellikle, iniş, yukarı deyim-

BİLİNEN TAKEOMETRE KARNESİ (TABLO - 1)

İSTASYON Noktası	Alet Yüksekliği M.	Bakılan Noktalar	AÇILAR Yatay	AÇILAR Düşey	Mira Okumaları	Anı Sayı	Orta kıl M T	HESAPLAR Yatay uzunluk M	HESAPLAR Yükseklik M H	HESAPLAR Yukarı H-T (+)	HESAPLAR İniş H+T T-H (-)	HESAPLAR Muylu kotu M	HESAPLAR Bakılan Nokta kotu M	NOT
P 151	1.42	P_1 52	000	99.75	100 198 297	197	1.98	197	0.77		1.21	96.98	95.77	
	"	1	93.75	102.53	100 168 236	136	1.68	135^{80}	5.40		7.08		89.90	
	"	2	311.24	97.21	100 141 182	82	1.42	81^{80}	3.59	2.18			99.15	
	"	3	280.05	95.27	100 160 220	120	1.60	119^{40}	8.88	7.28			104.26	
	"	4	129.34	102.58	100 161 223	123	1.61	122	4.98		6.59		90.39	
	"	5	339.80	98.91	100 115 130	30	1.15	30	0.51		0.64		96.34	


Z < 100 grad
Z
Ortakıl ışını
Δ
H
T
P_1
P_2
— ŞEKİL 1 —
Bilinen yöntem formülü
P_2 kot = Δ − (T − H)
Önerilen yöntem formülü
P_2 kot = (Δ + H) − T
Bilinen yöntem formülü
P_2 kot = Δ + (H − T)
Önerilen yöntem formülü
P_2 kot = (Δ + H) − T
Z > 100 grad
Orta kıl ışını
Bilinen yöntem formülü
P_2 kot = Δ − (H + T)
Önerilen yöntem formülü
P_2 kot = (Δ − H) − T
— ŞEKİL 2 —

lerini arazinin iniş ve çıkışlı ya da düşey açının 100 Grattan büyüklüğü ve küçüklüğü şeklinde anlamaktadır. Şekil 1 ve 2 den anlaşılacağı gibi Z açısının 100 Grattan büyük ve küçük olması durumlarında, bakılan nokta, aletin muylu ekseninden aşağıda ya da yukarıda olabilmektedir. Hesaplanan H değeri (+) ya da (—) olabilceği halde, her ikisi de aynı kolona yazılmakta, H'nin işareti ise hesap sırasında, düşey açıya bağlı olarak akılda tutulmaktadır. Bu akılda tutma zorunluluğu, ya da sonradan düşey açıya bakarken bir alttaki veya üstteki sıraya bakmış olma sonucu H-T, T-H ya da H+T işlemleri yanlış yapılabilmektedir. Ayrıca H-T, T-H ve H+T olmak üzere üç işlem için, karnede iki kolon vardır. Burada yapılan bir yanlışlık ise, bakılan noktanın kodunun yanlış hesaplanması sonucunu doğurmaktadır.

B — ÖNERİLEN KARNE :

H ile T nin birlikte çeşitli işaretlerle toplanıp çıkarılmasından doğan hatalar, önerilen karne biçiminde H ve T kolonlarının birbirinden tamamen ayrılması ile ortadan kaldırılmaktadır. Hesaplanan H değeri işaretine göre ilgili kolona yazılarak anılan sakınca giderilmektedir. Önerilen karne yöntemine ait hesap formülleri Şekil 1 ve 2 de verilmiştir. Görüldüğü gibi Şekil 1 de iki durum için ayrı formüllerle hesap yapılmaktayken, bu kez her iki durum için de aynı formül uygulanmaktadır. Tablo 2 de verilen karnede de görüldüğü gibi, H ve T arasındaki işlem ortadan kaldırılmış olmakta, iniş, çıkış diye düşünmeye gerek kalmamaktadır.

Önerilen yöntem, ortakıl okuması muylu düzlemi üzerinde ise △ ya H eklenir, altında ise △ dan H çıkarılır ve her iki sonuçtan da T çıkarılarak kod bulunur şeklinde de özetlenebilir.

Takeometrik karnelerin önerilen şekilde düzenlenmesi büroda yapılan hesaplarda hata yapılmasını önleyeceğinden, ilgili kuruluşların bundan böyle bu karneyi kullanmalarını öneririz.

ÖNERİLEN TAKEOMETRE KARNESİ (TABLO - 2)

İSTASYON Noktası	Alet yüksekliği M	Bakılan noktalar	AÇILAR		Mira Okumaları	And sayı	Orta kıl Okuması M	Yatay Uzaklık M	Takeometrik yükseklik H		Muylu kotu M	A orta kıl düzlemi		Bakılan Noktanın kotu M	NOT
			Yatay	Düşey			T		Z < 100 +H	Z > 100 −H	Δ	Z < 100 Δ + H	Z > 100 Δ − H	A − T	
P_1 51	1.42	P_1 52	0.00	99.75	100 198 297	197	1.98	197	0.77		96.98	97.75		95.77	Poligon kotu 95.559
		1	93.76	102.53	100 168 236	136	1.68	135.8		5.40			91.58	89.90	
		2	311.24	97.21	100 141 182	82	1.42	81.8	3.59			100.57		99.15	Muylu kotu 96.98
		3	280.05	95.27	100 160 220	120	1.60	119.40	8.88			105.86		104.26	
		4	129.34	102.58	100 161 223	123	1.61	122		4.98			92.00	90.39	
		5	339.80	98.91	100 115 130	30	1.15	30	0.51			97.49		96.34	

odamızca satışı yapılan yayınlar listesi

Bilindiği gibi Odamızın Kitap Satış Servisi uzun bir süreden beri üyelerimizin hizmetindedir. İnşaat mühendisliğiyle ilgili tüm kitapları isteyen üyelerimiz % 15 indirimli olarak Odamızdan temin edebilirler. Ayrıca isteyen üyelerimize tüm kitaplar ödemeli olarak gönderilir.

Aşağıda Odamızın, kitabevlerinin ve şahısların çıkarmış olduğu Odamızca satışı yapılan yayınların listesi sunulmuştur.

Ödemeli isteme adresi : İnşaat Mühendisleri Odası Kitap Satış Servisi Selânik Cad. 19/1 Kızılay - ANKARA

ODA YAYINLARI

- ★ Depreme Karşı Yapı Mukabelesinin Hesabı
- ★ Plastisite Teorisinin Uygulanması Üzerine Düşünceler
- ★ Afet Bölgelerinde Yapılacak Yapılar Hakkında Yönetmelik
- ★ 1978 Yılına Ait İnşaat Birim Fiatlarına Esas İşçilik, Araç ve Gereç Rayiç Cetveli ve Yapı İşleri Birim Fiat Tarifleri Eki Fiat Listesi
- ★ Bir Kasabanın İçme Suyu Etüt ve Projesinin Tanzimindeki Esaslar
- ★ Kullanılmış Suların Denize Verilmesi ve İstanbul Şehri için Mansap İmkânları
- ★ Denel Elastisitide Ölçme Metotları ve Model Kanunları
- ★ Asgari Ücret Tarifesi
- ★ Hiperbolik Paraboloid Kabuklar
- ★ Buharlaşma ve Terleme
- ★ Yugoslavya'da Deprem Müh. Problemleri ve 26 Temmuz 1963 de Depremde Tahribata Uğrayan Üsküp Şehrinin İmar ve İskânı
- ★ Boğazici Geçişinde Yeni bir Çözüm Yolu
- ★ Kabuk Teorisi
- ★ Muto Metodu
- ★ Betonarme Proje Nasıl yapılır
- ★ Limanlar ve Terminaller
- ★ Beton Teknolojisi ve Sorunları
- ★ Fotoelastik Yöntemle Hiperstatik Sistemlerin Hesabı
- ★ Betonda Çatlama
- ★ Örnekleri ile Merdivenler
- ★ İnşaat Mühendisliği 7. Teknik Kongresi Tebliğleri
- ★ İnşaat Mühendisliği Proje Düzenleme Esasları
- ★ Yapılar İçin Temel Sondajları Teknik Şartnamesi
- ★ Çubuk Sistemlerde Burkulma Sorunu ve Burkulma Boyu Katsayıları
- ★ İnşaat Mühendisliği Eğitiminin Niceliksel ve Niteliksel Durumu
- ★ Beton ve Betonarmenin Doğrusal Elastik Olmayan Davranışı
- ★ Türkiye'de Konut Sorunu
- ★ Konut Kurultayı
- ★ Kolon ve Perde Donatı Tabloları
- ★ Alışılmış ve Yeni Yöntemlerle Betonarme
- ★ Kiriş ve Döşeme Donatı Tabloları
- ★ İki Yönlü Eğilmeli Kolonlar
- ★ BK Betonarme El Kitabı
- ★ Kolonların Tek Yönlü Eksantrisiteye göre Hesaplanmış Donatı Değerleri
- ★ Elaltı Bilgileri
- ★ Örnek Proje

İNDİRİMLİ YAYINLAR

- ★ Çelik Yapılar
- ★ Çelik Yapı Elemanları
- ★ Ahşap ve Çelik Problemleri
- ★ Ahşap ve Çelik İnş. Hesapları
- ★ Mukavemet
- ★ İnşaatta Teknik Resim
- ★ Mühendisler için Mek. Statik
- ★ Pratik Statik (Heide)
- ★ Yapı Statiği El Kitabı
- ★ Yapı Statiği İzostatik
- ★ Kazıklı Temeller
- ★ Karayolu Tekniği Cilt II
- ★ Karayolu Tekniği Cilt III
- ★ Sanayi Yapı Projeleri
- ★ Yardımcı Cetveller
- ★ Neufert
- ★ Kamulaştırma Hukuku
- ★ İnşaat Kılavuzu
- ★ Pratik Betonarme
- ★ Betonarme Yapı Elemanları
- ★ Betonarmeye Giriş

★ Yeni Alman Betonarme Şartnamesi
★ Çözümlü Örneklerle Betonarme
★ Yapıların Özel Periyodların T.
★ Hiperstatik Sis. Öngerilme Kuvv.
★ Löser
★ Yapı Temelleri
★ Su Kay. Plan. ve İdaresinde Ekonomik ve Mali Fizibilite
★ Su Getirme ve Kanalizasyon
★ Su Getirme ve Kan. Hes. Cetveli
★ Çeşitli Yapı Projeleri
★ Suya Batırma ile Sulama Metod.
★ Yapı Statiği
★ Yapı İşletmesi İdaresi
★ İstinad Duvarları
★ Yapı Fiziği
★ Merdivenler
★ Temeller
★ Yapı Elemanları
★ Şantiye Tekniği
★ Yerinde Dökme Kazıklar
★ Cross Metodu
★ Yapı İşleri Tatbikatı
★ Betonarmede Burulma
★ Biro Metodu
★ Lağım Mecrası İnşaatı Yönetmelik Kılavuzu
★ Hazır Cetveller
★ Beton Kalender
★ BK Normlaştırılmalı Donatılı Kolonların Boy. Diyagramları
★ BK İki Mesnetli Basit Kirişlerin
★ Yol Projesi Tatbikat Dersleri
★ Çelik Yapılar Problem ve Çözümleri
★ Çözümlü Mukavemet Problemleri
★ Teminat Mektupları
★ Yüksek Kirişlerin Hesabı
★ Betonarme İnşaat Hesapları
★ Tatbiki Topoğrafya
★ Betonarme
★ Temel İlkeler ve Hesap Yöntemleri
★ Ölçme Bilgisi (Topoğrafya)
★ Mühendislikte Topoğrafya
★ İnşaat Muhasebesi
★ Yapı
★ Teknik Mekanik Statik
★ Mühendislik Formülleri
★ Hidrolik Örnekleri
★ Mukavemet
★ Çözümlü Matematik Problemleri
★ Hidrolik Problemleri
★ Makina Temelleri
★ Betonarme
★ Tünel
★ Türk İmar Hukuku

DUYURU

Üyelerimiz tarafından ödenti borçlarına karşılık Oda ve Şube banka hesap numaralarına, ya da PTT aracılığı ile gönderilen havalelere Oda sicil numaralarının yazılmaması ve isim/soyadı aynı olan birden fazla üyenin bulunması nedeniyle, ödentinin ait olduğu üye saptanamamakta, bu durum gereksiz yazışmalara ve yanlışlıklara neden olmaktadır.

Buna sebebiyet verilmemesi için banka dekontu ile PTT havalelerine, Oda sicil numaralarının yazılmasını önemle rica ederiz.

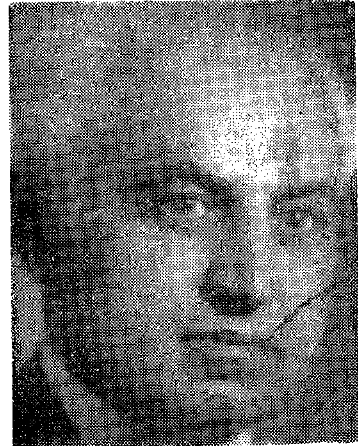
YÖNETİM KURULU

KAYIPLARIMIZ



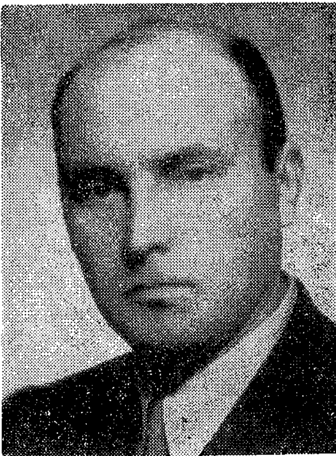
71 Sicil numaralı üyemiz Asım Yolaç'ın aramızdan ayrıldığını üzülerek bildiririz. Asım Yolaç 1903 yılında Ürgüp'de doğmuş, 1931 yılında Yüksek Mühendis Mektebini bitirmiştir.

İnşaat Mühendisleri Odası ve Türkiye Mühendislik Haberleri kendisini saygıyla anar, kederli ailesine, yakınlarına ve tüm meslektaşlarına başsağlığı diler.



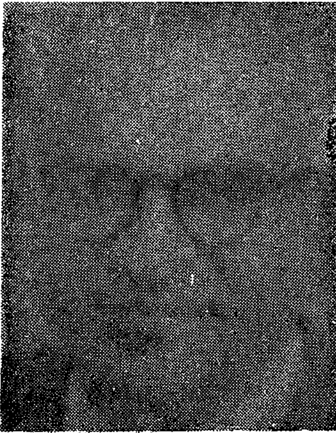
104 Sicil numaralı üyemiz Celal Cündoğlu'nun aramızdan ayrıldığını üzülerek bildiririz. Celal Cündoğlu 1906 yılında Midilli'de doğmuş, 1939 yılında Yüksek Mühendis Mektebini bitirmiştir.

İnşaat Mühendisleri Odası ve Türkiye Mühendislik Haberleri kendisini saygıyla anar, kederli ailesine, yakınlarına ve tüm meslektaşlarına başsağlığı diler.



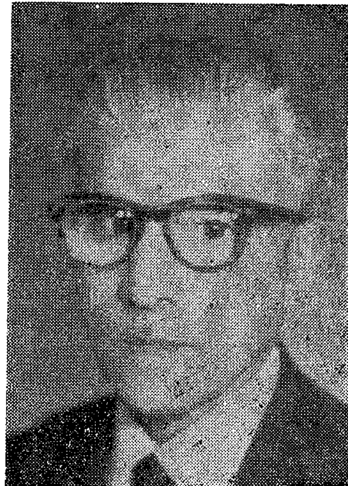
106 Sicil numaralı üyemiz İsmail Alpı'nın aramızdan ayrıldığını üzülerek bildiririz. İsmail Alpı 1916 yılında Afyon'da doğmuş, 1948 yılında İstanbul Teknik Okulunu bitirmiştir.

İnşaat Mühendisleri Odası ve Türkiye Mühendislik Haberleri kendisini saygıyla anar, kederli ailesine, yakınlarına ve tüm meslektaşlarına başsağlığı diler.



1485 Sicil numaralı üyemiz Galip Şener'in aramızdan ayrıldığını üzülerek bildiririz. Galip Şener 1912 yılında Seniskent'de doğmuş, 1933 yılında Yüksek Mühendis Mektebini bitirmiştir.

İnşaat Mühendisleri Odası ve Türkiye Mühendislik Haberleri kendisini saygıyla anar, kederli ailesine, yakınlarına ve tüm meslektaşlarına başsağlığı diler.



1723 Sicil numaralı üyemiz Rıfat Sönmez'in aramızdan ayrıldığını üzülerek bildiririz. Rıfat Sönmez 1902 yılında Demirci'de doğmuş, 1939 yılında Teknik Okul Mühendislik Kursunu bitirmiştir.

İnşaat Mühendisleri Odası ve Türkiye Mühendislik Haberleri kendisini saygıyla anar, kederli ailesine, yakınlarına ve tüm meslektaşlarına başsağlığı diler.



1847 Sicil numaralı üyemiz Affan Karaca'nın aramızdan ayrıldığını üzülerek bildiririz. Affan Karaca 1919 yılında İzmir'de doğmuş, 1945 yılında Teknik Üniversiteyi bitirmiştir.

İnşaat Mühendisleri Odası ve Türkiye Mühendislik Haberleri kendisini saygıyla anar, kederli ailesine, yakınlarına ve tüm meslektaşlarına başsağlığı diler.



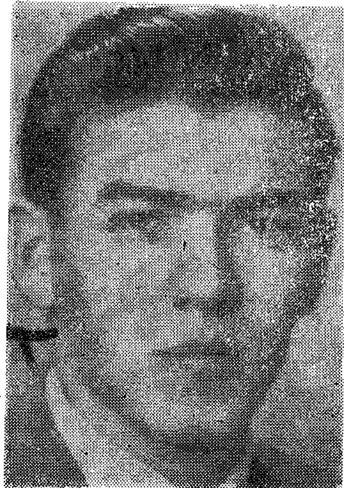
2052 Sicil numaralı üyemiz Orhan Elam'ın aramızdan ayrıldığını üzülerek bildiririz. Orhan Elam 1928 yılında İstanbul'da doğmuş, 1953 yılında İ.T.Ü. İnşaat Fakültesini bitirmiştir.

İnşaat Mühendisleri Odası ve Türkiye Mühendislik Haberleri kendisini saygıyla anar, kederli ailesine, yakınlarına ve tüm meslektaşlarına başsağlığı diler.



2318 Sicil numaralı üyemiz Fethi Berktin'in aramızdan ayrıldığını üzülerek bildiririz. Fethi Berktin 1917 yılında Mersin'de doğmuş 1943 yılında İst. Yıldız Tek. Okulunu bitirmiştir.

İnşaat Mühendisleri Odası ve Türkiye Mühendislik Haberleri kendisini saygıyla anar, kederli ailesine, yakınlarına ve tüm meslektaşlarına başsağlığı diler.



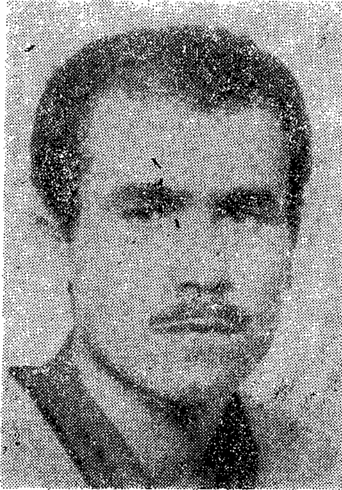
2646 Sicil numaralı üyemiz Özdemir Baran'ın aramızdan ayrıldığını üzülerek bildiririz. Özdemir Baran 1933 yılında İstanbul'da doğmuş, 1956 yılında İ.T.Ü. İnşaat Fakültesini bitirmiştir.

İnşaat Mühendisleri Odası ve Türkiye Mühendislik Haberleri kendisini saygıyla anar, kederli ailesine, yakınlarına ve tüm meslektaşlarına başsağlığı diler.



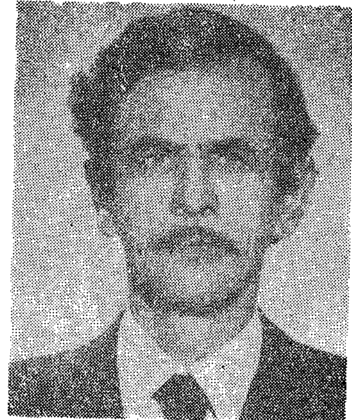
3773 Sicil numaralı üyemiz E. Suat Onaran'ın aramızdan ayrıldığını üzülerek bildiririz. E. Suat Onaran 1930 yılında Bursa'da doğmuş, 1959 yılında İ.T.Ü. İnşaat Fakültesini bitirmiştir.

İnşaat Mühendisleri Odası ve Türkiye Mühendislik Haberleri kendisini saygıyla anar, kederli ailesine, yakınlarına ve tüm meslektaşlarına başsağlığı diler.



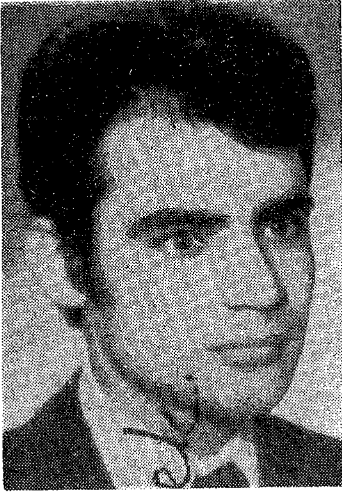
6934 Sicil numaralı üyemiz M. Dursun Kaçar'ın aramızdan ayrıldığını üzülerek bildiririz. M. Dursun Kaçar 1946 yılında Dedeköy'de doğmuş, 1970 yılında İ.D.M.M.A. İnşaat Fakültesini bitirmiştir.

İnşaat Mühendisleri Odası ve Türkiye Mühendislik Haberleri kendisini saygıyla anar, kederli ailesine, yakınlarına ve tüm meslektaşlarına başsağlığı diler.



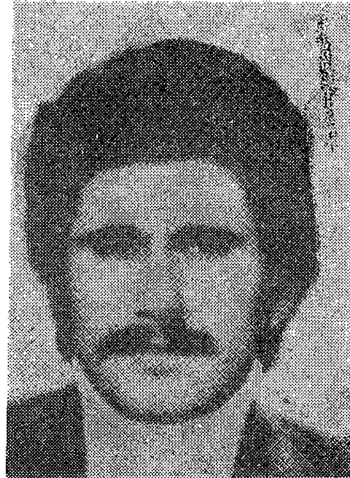
11261 Sicil numaralı üyemiz A. Rıza Apak'ın aramızdan ayrıldığını üzülerek bildiririz. A. Rıza Apak 1926 yılında Karlıova'da doğmuş, 1973 yılında E.Ü.M.B.F. İnşaat bölümünü bitirmiştir.

İnşaat Mühendisleri Odası ve Türkiye Mühendislik Haberleri kendisini saygıyla anar, kederli ailesine, yakınlarına ve tüm meslektaşlarına başsağlığı diler.



13776 Sicil numaralı üyemiz M. Ata Ayyıldız'ın aramızdan ayrıldığını üzülerek bildiririz. M. Ata Ayyıldız 1948 yılında Midyat'da doğmuş, 1973 yılında Elazığ Devlet Müh. Mim. Akademisini bitirmiştir.

İnşaat Mühendisleri Odası ve Türkiye Mühendislik Haberleri kendisini saygıyla anar, kederli ailesine, yakınlarına ve tüm meslektaşlarına başsağlığı diler.



14544 Sicil numaralı üyemiz Hasan Çelik'in aramızdan ayrıldığını üzülerek bildiririz. Hasan Çelik 1950 yılında Siverek'de doğmuş, 1974 yılında İ.T.Ü. İnşaat Fakültesini bitirmiştir.

İnşaat Mühendisleri Odası ve Türkiye Mühendislik Haberleri kendisini saygıyla anar, kederli ailesine, yakınlarına ve tüm meslektaşlarına başsağlığı diler.